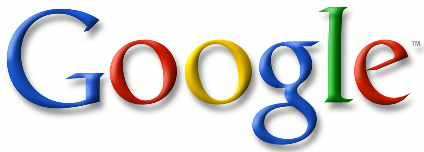



3 2044 103 255 915



96
17

L

DE NATIONALITEIT VAN KOOPVAARDIJSCHEPEN.

ACADEMISCH PROEFSCHRIFT

DOOR

T. G. H. REITSMA.

GRONINGEN.
J. B. HUBER.
1868.

DE NATIONALITEIT VAN KOOPVAARDIJSCHEPEN.

DE NATIONALITEIT VAN KOOPVAARDIJSCHEPEN.

ACADEMISCH PROEFSCHRIFT

TER VERKRIJGING VAN DEN GRAAD

VAN

DOCTOR IN HET ROMEINSCH EN HEDENDAAGSCH RECHT,

AAN DE

HOOGESCHOOL TE GRONINGEN,

OP GEZAG VAN DEN

RECTOR MAGNIFICUS

Dr. W. MUURLING,

Hoogleeraar in de Faculteit der Godgeleerdheid,

IN HET OPENBAAR TE VERDEDIGEN,

DOOR

TJITTE GURBO HIERONYMUS REITSMA,

GEB. TE GRONINGEN.

Op Maandag den 4 Mei 1868, des middags te 1 uur.

GRONINGEN,

J. B. HUBER,

1868.

Snelpersdruk van M. de Waal.

AAN

ZIJNE OUDERS

ALS EEN BLIJK ZIJNER KINDERLIJKE TOEGENEGENHEID

OPGEDRAGEN

DOOR DEN SCHRIJVER.

INLEIDING.

De volle zee is vrij.

Ziedaar een waarheid, die, hoe dikwijls ook betwijfeld en ontkend, toch in den loop der eeuwen een volledige overwinning op leugen en verzinsel heeft behaald.

De geheele wereld erkent dan ook heden ten dage, dat de volle zee, noch geheel, noch gedeeltelijk, het voorwerp van eigendom kan zijn of zelfs maar aan het gezag van eenig volk kan worden onderworpen. Alle natiën hebben daar gelijk recht; voor allen bestaat de verplichting, om zich aldaar naar de algemeene regelen van het volkenrecht te gedragen.

De volle zee is vrij. Maar voor wie? Het antwoord ligt voor de hand. Zij is vrij voor alle natiën, welke de door haar aangeboden voordeelen ten eigen bate wenschen aan te wenden. Zal echter die vrijheid der zee haar ware beteekenis hebben, dan is het noodig dat er een onderlinge onafhankelijkheid tusschen die natiën besta en dat deze door allen worde erkend. „Sans le principe de l'indépendance mutuelle de tous les peuples, la liberté des mers ne serait qu'un mot." De waarheid dezer woorden, door CAUCHY [1]) uitgesproken, wordt ons door de geschiedenis ten duidelijkste bewezen. Dit beginsel, eens aangenomen, heeft dan ook eerst aan een volken-zeerecht het bestaan kunnen geven, waardoor de

[1]) EUGÈNE CAUCHY, *Le droit maritime international*, Paris, 1862, Tome I, p. 165.

onderlinge verhouding dier van elkander onafhankelijke staten aan vaste regelen moest worden gebonden. Die aan allen gegeven vrijheid maakte het noodig, dat zij, zoo al niet door wetten, dan toch door algemeene, hetzij uitdrukkelijk, hetzij door de gewoonte erkende, beginselen beperkt werd. De zee is de groote weg, langs welken voor alle natiën het verkeer met elkander openstaat; zij is het middel, waardoor de bloeiendste volkswelvaart kan worden verkregen. Is het dus wonder, dat men reeds van de allervroegste oudheid af getracht heeft de door haar aangeboden voordeelen deelachtig te worden? Is het dus wonder, dat de volkeren het waagden hun leven en goed aan dat gevaarlijke element toe te vertrouwen, om door middel van broze vaartuigen hun doel te bereiken?

Maar het gevaar, waaraan zij zich door de natuur zagen blootgesteld, was niet het eenige en ook niet het ergste, waarmede zij hadden te kampen. Op die onafzienbare watervlakte, dat gebied, waar slechts de natuur heerscht, waar geene souvereiniteitsmacht van eenigen staat kon worden erkend, zou het schip, zoodra het de havens van zijn moederland had verlaten, de rechtszekerheid moeten derven, waarover het zich daarbinnen, onder de beschermende hand van zijn staat, mocht verheugen. Hoe moeilijk het ook is ons een zoodanigen toestand te denken, we beseffen het evenwel ten volle, dat de staten, alle door hetzelfde gevaar bedreigd, de handen ineen sloegen, om zooveel mogelijk ook op die uitgestrekte vlakte algemeen erkende rechtsbeginselen ingang te doen vinden. Het gemeenschappelijk gevaar deed hier gemeenschappelijk handelen.

De staat is daar, om aan zijne leden bescherming te verleenen. Dat is de hoofdgrond van zijn bestaan; dat is de grootsche, maar ook moeilijke taak, welke hem is opgelegd. Deze zoo volledig mogelijk te vervullen is zijn plicht en moet zijn streven zijn. Elk individu kan dan ook, wanneer hij een deel uitmaakt van dien staat, met het volste recht op die bescherming aanspraak maken.

Dit alles laat zich gemakkelijk denken, zoolang het individu zich binnen de territoriale grenzen van zijn staat ophoudt. Maar hoe — en dit is hier de vraag — hoe, zoo hij zijn persoon en eigendom aan de zee toevertrouwt? Hier toch heeft de rechtsmacht van den staat hare grenzen. Zal deze nu die drijvende woonplaats aan haar lot overlaten? Neen, zeker niet. De behoefte aan bescherming doet zich voor hen, die het schip hebben bestegen, wel het sterkst gevoelen. Maar niet alleen zij hebben die behoefte, ook de staat heeft er belang bij, dat zijne zeevaarders op zijne bescherming kunnen staat maken. Zonder deze toch zou geen scheepvaart mogelijk zijn en de voordeelen, welke zij oplevert, zouden verloren gaan. Daarom moet de staat zijne eigene onafhankelijkheid, welke hij tegenover andere staten weet in stand te houden, ook aan het uit zijn midden wegzeilend schip meedeelen, opdat dat schip in volle zee als onafhankelijk eigendom worde geëerbiedigd en in de havens en reeden van andere staten overeenkomstig de door het volkenrecht gestelde regelen worde behandeld. Overal, waar het schip zich mag bevinden, moet het de macht van den staat, waartoe het behoort, kunnen inroepen, terwijl deze moet zorgen, dat zijne macht aldaar worde erkend en geëerbiedigd.

Het is dus niet alleen noodig, dat het schip tot den een of anderen staat behoore, maar ook, dat deze in de rij der georganiseerde staten, welke het volkenrecht kennen en betrachten, zij opgenomen, zal hij zijne bescherming met het gewenschte gevolg aan zijne schepen kunnen verleenen. De meening van hen, die dit overbodig achten, mag ongerijmd worden geacht. Wat toch zou de bemanning zijn van een schip, dat daar, onafhankelijk van de geheele maatschappij, op de zee ronddreef? Vrij van alle banden, welke haar met eenigen staat moeten vereenigen, zou zij geheel aan zich zelve zijn overgelaten, en alles kunnen doen en laten, wat zij slechts

wilde. Neen, een dergelijke bemanning zou ontegenzeggelijk als een bende zeeroovers moeten worden beschouwd [1]).

Maar er is nog meer. Afgezien van de uitwendige betrekking, waarin het schip met andere staten kan geraken, moet ook zijn inwendige toestand door wetten en reglementen zijn geregeld. Daardoor blijft het in verband met den staat, tot welken het behoort. De misdrijven aan boord gepleegd moeten worden gestraft; het gezag van den kapitein of bevelhebber moet worden geëerbiedigd; burgerlijke handelingen aldaar aangegaan blijven verbindende; geboorte en sterfgevallen hebben ook daar, even goed als te land, de door de wet bepaalde gevolgen [2]).

Kortom, de vrijheid der zee, de onderlinge onafhankelijkheid der verschillende staten, de rechtszekerheid voor schip, bemanning en lading, de veiligheid van het algemeene volkerenverkeer, het belang van het individu en den staat, alle deze oorzaken werken samen tot den stelregel, dat *het schip moet hebben een nationaliteit.*

Ziedaar het onderwerp, waarmee ik mij in dit mijn academisch proefschrift wensch bezig te houden.

Een oppervlakkige beschouwing zou tot de meening kunnen leiden, dat mijn verhandeling het betwiste volkenrechtelijke vraagstuk over de territorialiteit van het schip zoude kruisen. Immers veel van hetgeen, hetzij te recht, hetzij ten

---

[1]) ORTOLAN, *Règles internationales et diplomatie de la mer*, Paris, 1864, 4me édit., tome I, pag. 164, alwaar een dergelijke meening van den heer PINHEIRO-FERREIRA wordt bestreden. Zie ook ADOLPH SOETBEER, *Sammlung officieller Acten-stücke in Bezug auf Schiffahrt und Handel in Kriegszeiten*, Neue Folge, Hamburg, 1855, II, no. 182, alwaar in een „Opinion of the Attorney General of the United States on the purchase of belligerent ships" etc. pag. 11 gezegd wordt: „Such a pretension is least of all admissible in regard to the navigation of the ocean, the extent of which, and the inherent difficulty of subjecting it to a continuous and complete *surveillance*, create a peculiar exigency for bringing all ships within the scope of some nationality, with a consequent responsibility to law, both public and municipal, which are unattainable without such nationality."

[2]) CAUCHY, *Droit marit. internat.*, T. II, pag. 152 en 153.

onrechte, tegen het ontstaan van den regel „schip is territoir," is aangevoerd, komt ook voor de nationaliteit van zeeschepen in aanmerking. Wel verre echter van mij hier in genoemde questie te willen verdiepen, acht ik het voldoende terstond naar de werken van de heeren REIGER [1]) en PHILIPSON [2]) te verwijzen, welke beide, een verschillend gevoelen toegedaan zijnde, den lezer geheel op de hoogte dezer rechtsvraag zullen stellen.

De strijd over de vraag, of het schip het wandelend gebied van het moederland, of het de voortzetting van het territoir is, dan of dit slechts als fictie of als geheel onwaar moet worden beschouwd, mag gerust van practisch belang ontbloot heeten, zoolang niet de vraag is beantwoord, tot welken staat dan dat schip behoort, wat zijn moederland is, of m. a. w., welke nationaliteit het bezit.

Het spreekt van zelf, dat van een nationaliteit van zeeschepen slechts in oneigenlijken zin sprake kan zijn en deze benaming slechts is aangenomen, om het „behooren tot de een of andere natie", waarmede zoowel de eigendom van het individu, als die van den staat in het bijzonder wordt aangeduid, in een korte uitdrukking samen te vatten.

Gelijk reeds ter loops is aangemerkt, heeft dit punt zijn grondslag in het volken- staten- of internationaal zeerecht, 'twelk weder een hoofdonderafdeeling van het algemeene volkenrecht uitmaakt.

Heeft nu dit recht als beginsel aangenomen, dat de schepen der verschillende natiën hun eigen nationaal karakter moeten bezitten, vóór alles is het dan zeker noodig, dat zij van hun nationaliteit door uiterlijke teekenen kunnen doen blijken, dat zij kunnen aanwijzen, tot welken staat zij behooren. De schepen, welke op hun reis door den oceaan elkander

[1]) *Acad. Proefschrift over den volkenrechtelijken regel „schip is territoir"*, Gron., 1865.

[2]) Idem, Utrecht, 1864.

ontmoeten, dienen dit zelfs van verre te kunnen zien. De staat, binnen welks rechtsgebied eenig schip zijne ankers laat vallen, moet weten, welk schip van zijne havens gebruik maakt. In tijden van oorlog moeten door de oorlogvoerende partijen de schepen van vriend, van vijand en van neutralen kunnen worden onderscheiden.

Een overoud gebruik der volkeren heeft dan ook de *vlag* als middel aangenomen, ten einde daaraan de nationaliteit hunner schepen te kunnen onderkennen. Elk volk heeft zich een eigen banier verkozen, om in deze behoefte te voorzien. Opdat men deze kenteekenen goed van verre kunne onderscheiden, is tegenwoordig in het algemeen gebruik, de nationale vlag van de gaffel der bezaansmast of ook wel van de achterste mast van het schip te laten wapperen. Zelfs voeren enkele schepen op den achtersteven een afzonderlijk, voor het hijschen der vlag opgerichte, kleine mast. Enkele staten van Europa hebben twee of meer vlaggen en meestal voeren de oorlogschepen een andere dan de koopvaardijschepen [1]).

Elk oorlogschip heeft het recht te eischen, dat ieder schip, 'twelk het ontmoet, de vlag hijsche, om zijne nationaliteit te doen kennen. Ten einde op zijn wensch opmerkzaam te maken laat het zelf de vlag wapperen en dit door een kanonschot volgen, *semonce*, *coup d'assurance*, *affirming gun* [2]) genaamd. Dit dient, om de verzekering te geven, dat de vlag, welke het voert, wel degelijk de vlag is van den staat, tot welken het behoort. Het aangeroepen schip is gehouden terstond hierop ook van zijne zijde de vlag te hijschen. En dit is niet alleen een door de beleefdheid voorgeschreven for-

---

[1]) *Dictionnaire universel du commerce et de la navigation*, Paris, 1861, Tome II, pag. 1019.

[2]) TRAVERS TWISS, *The Law of Nations*, London, 1863, Vol. II, pag. 182; PHILLIMORE, *Commentaries upon international law*, London, 1857, Vol. III, pag. 428; HEFFTER, *Das Europäische Völkerrecht der Gegenwart*, Berlin, 1855, pag. 298, § 169.

maliteit, het is een plicht, waartoe het schip des noods door geweld kan worden gedwongen, daar het nalaten hiervan een vermoeden in zijn nadeel kan doen ontstaan. Zelfs buiten het geval, dat zoodanig schip van zeerooverij kan worden verdacht, is het voor de schepen in volle zee dikwijls hoogst noodzakelijk elkander te kunnen herkennen, bijv. indien men elkanders hulp of bijstand behoeft, van elkander berichten wil inwinnen en in honderde andere gevallen. Daarom hebben zij het recht zoo dicht tot elkander te naderen, dat men elkander van weerszijden kan beroepen, *droit d'approche*, *right of approach* genaamd, hetwelk niet met het *droit de visite*, *right of visitation and search* moet worden verward[1]). Het hoofddoel van het eerste is niets anders, dan de nationaliteit der schepen te onderkennen, vandaar ook eenvoudig door ORTOLAN „enquête du pavillon" genoemd[2]). Dit recht toch, zegt hij, steunt enkel op de eerbiediging zelve der nationaliteit, op de eerbiediging van de onafhankelijkheid der souvereine staten. Omdat men die nationaliteit erkent, omdat men haar wil waarborgen alle rechten, die haar toekomen, moet men een middel vaststellen, om haar te kunnen onderkennen en het misbruiken daarvan tegen te gaan. Van het oogenblik, dat men zich van de nationaliteit van een schip heeft verzekerd, laat men het vrij zijn weg vervolgen in de volle onafhankelijkheid zijner vlag.

Het recht van onderzoek daarentegen maakt inbreuk op de algemeen erkende onafhankelijkheid der verschillende staten. Immers, wanneer door het hijschen der nationale vlag de nationaliteit van het schip is gebleken, wordt dit in enkele gevallen nog niet als voldoend bewijs der nationaliteit aangenomen, maar heeft het vreemde schip het recht, om zich

---

[1]) TRAVERS TWISS, *Law of Nations*, Vol. II, pag. 178, § 92; PHILLIMORE, *Commentaries*, Vol. III, pag. 419, § 325.

[2]) *Règles internat. et diplom. de la mer*, Tome I, p. 232. Zie verder t. a. p. p. 228—257.

daaromtrent aan boord van het aangeroepen schip nog nader te verzekeren.

Het tegenwoordig volkenrecht laat echter dit recht slechts in tijden van oorlog toe, en dan ook nog op zeer beperkte wijze, terwijl ook verdachte schepen hieraan in tijden van vrede zijn onderworpen [1]). Ware het, dat de vlag immer als onfeilbaar bewijs der nationaliteit van een schip had kunnen gelden, dan zou het recht van onderzoek geen recht zijn geworden, maar als inbreuk op de onafhankelijkheid der verschillende staten uit het volkenrecht zijn geweerd [2]). Dikwijls echter heeft men zich, onder een bedriegelijke vlag, de rechten van neutralen, in het nadeel der oorlogvoerende machten, aangematigd; meestal werd de zeerooverij onder valsche vlaggen gedreven, daar een roofschip rechtens geen erkend nationaal karakter kan bezitten. Deze uitzondering is derhalve toegelaten op den redelijken grond van wettige zelfverdediging en het recht van zelfbehoud, zoodat dan ook de meeste schrijvers, welke over het internationaal zeerecht geschreven hebben, het hieromtrent eens zijn. Beschouwt men de onderdrukking der zeerooverij als een exceptioneelen toestand of een eeuwigdurenden oorlog door de beschaafde natiën den piraten aangedaan, dan kan men gerust met WHEATON zeggen: „The right of visitation and search on the high seas by the armed and commissioned vessels of one nation, does not exist in time of peace, unless bij special compact, binding only those who have freely consented to become parties to such compact [3]).” Is men daaromtrent bij bepaalde verdragen [4])

---

[1]) PHILLIMORE, *Commentaries*, Vol. III, p. 417 vlg.

[2]) HAUTEFEUILLE, *Droits et devoirs des nations neutres en temps de guerre maritime*, Paris, 1849, Tome III, pag. 427 vlg.

[3]) *Enquiry into the right of visitation and search*, 1842, p. 84. ORTOLAN, I, p. 235.

[4]) Zooals de in 1831 en 1833 tusschen Engeland en Frankrijk en in 1841 tusschen Groot-Brittanje, Oostenrijk, Rusland en Pruissen gesloten verdragen

overeengekomen, dan heeft dat recht natuurlijk in die overeenkomst zijn grond en moet het zelfs in tijd van vrede worden nagekomen. Hoe groot dan echter het getal van die staten moge zijn, welke aan die verdragen zijn toegetreden, voor diegenen, welke er geen deel aan hebben, blijft het gemeene recht in volle kracht; de onafhankelijkheid van hunne vlag moet in tijd van vrede overal worden geëerbiedigd.

Daar nu de vlag niet altijd genoegzaam is, om het ware karakter van het schip te doen kennen, zoo is de eerste vraag, die zich aan ons voordoet, deze:

Welke schepen hebben het recht de vlag te voeren van de natie, waartoe zij behooren, m. a. w., welke zijn de vereischten, volgens welke een schip als nationaal eigendom moet worden erkend?

Dan sluit zich daaraan de tweede vraag:

Hoe kan worden aangewezen, dat aan die vereischten is voldaan, m. a. w., welke zijn de bewijzen dier nationaliteit?

Bij het beantwoorden dezer vragen zullen wij op een ander rechtsgebied moeten overgaan. Het is thans niet meer het volken-zeerecht, maar het publiek zeerecht van de bijzondere staten, dat hier zijne regelen aan de hand geeft. Wel is het veeltijds gebeurd, gelijk de geschiedenis aanwijst, dat men omtrent de erkenning van de nationaliteit der zeeschepen door onderlinge verdragen is overeengekomen. Ook hebben sommige staten zich vermeten, om aan de neutralen de voorwaarden voor te schrijven, onder welke hunne schepen als nationaal zouden worden erkend. Wenschelijk ware het, indien hieromtrent op een congres of op andere wijze, voor de beschaafde natiën algemeene bepalingen werden vastgesteld, of het meer en meer veldwinnend beginsel werd aangenomen, dat de nationaliteit der zeeschepen moet worden beoordeeld

---

ter onderdrukking van den slavenhandel. PHILLIMORE, *Commentaries*, Vol. I, pag. 324.

naar de wetten van het land, waartoe het schip behoort. Men treft dan ook deze clausule in een menigte verdragen van koophandel en zeevaart van den tegenwoordigen tijd aan. Hieruit volgt, dat de bijzondere wetsbepalingen der verschillende staten op dit punt als van zelve met het volkenrecht in betrekking staan [1]).

Gelijk wij later zullen zien, wijken die wetgevingen, hoewel zij alle van dezelfde beginselen uitgaan, in een massa nevenpunten van elkander af. In het *Bremer Handelsblatt* [2]) wordt dan ook gezegd: „Man darf es als eine Forderung der Zeit betrachten, dass hierfür gleichmässige internationale Regeln zur Geltung gebracht werden, weil die bestehenden Unterschiede und zu weit gehenden Beschränkungen dem Verkehr nur lastig sind ohne irgend einen reëllen Nutzen zu gewähren.”

Met het oog op die bestaande verscheidenheid is daarom ook de heer PINHEIRO-FERREIRA van oordeel: „qu'il faut que la connaissance des lois maritimes des différents peuples entre dans l'instruction que chaque gouvernement est autorisé à exiger des officiers chargés du commandement de ses vaisseaux; car c'est d'après la législation interne de chaque nation, et d'après les conventions qu'elle pourra avoir avec les autres à cet égard, que l'on doit déterminer à quelle nation le vaisseau appartient [3]).” Dit oordeel is zeer gegrond. Hoe toch zal een zeeofficier het recht, hem in den oorlog gegeven, om van elk koopvaardijschip, 'twelk hij in volle zee ontmoet, de bewijzen zijner nationaliteit te vorderen, goed kunnen uitoefenen,

---

[1]) ADOLPH SOETBEER, *Sammlung*, t. a. p., alwaar in de *Opinion of the Attorney General* etc. gezegd wordt: „The positive laws of this class, peculiar to each state, enter in the dominion of international right, and compose integral parts thereof;” ORTOLAN, l. c. pag. 176.

[2]) *Bremer Handelsblatt*, 1864, S. 328 vlg.

[3]) *Cours de droit public interne et externe*, art. 8, § 41, aangehaald door ORTOLAN, l. c.

indien hij niet weet, welke de vereischten hiervoor zijn in het land, waartoe het schip voorgeeft te behooren?

Er zijn tegenwoordig bijna geene staten, waar men niet wettelijke bepalingen op dit punt aantreft.

Vooraf dient echter kortelijk het onderscheid omtrent de vereischten voor en de bewijzen van de nationaliteit der oorlog- en koopvaardijschepen te worden aangetoond, omdat daaruit tevens zal blijken, waarom ik mij juist alleen met die der laatste zal bezig houden.

Daargelaten het verschil, 'twelk in de uiterlijke gedaante dezer schepen als van zelve in het oog valt [1]), zijn toch koopvaardijschepen niets anders dan het drijvend vervoermiddel van koopwaren en van menschen, welke behoefte aan bescherming hebben. Zij blijven diensvolgens onder het gezag der wetten van den staat, tot welken zij behooren en door welken zij moeten worden beschermd. Maar noch hun kapitein, noch de stuurman, noch eenig ander, tot de manschap behoorend, persoon, kan, om zoo te zeggen, ondanks de aan den eersten hunner door de wet verleende handhaving van orde en tucht, als de vertegenwoordiger van den staat of als diens ambtenaar worden beschouwd. Hoe geheel anders is dit met het oorlogschip. Door den staat zelven bemand en uitgerust is het diens vertegenwoordiger in den vreemde. De commandanten en officieren zijn ambtenaren van het uitvoerend en, in sommige opzichten, van het rechterlijk gezag van hun land. Het oorlogschip heeft onvoorwaardelijk recht op de eerbiediging en het ontzag, 'twelk men aan zijn staat zelven verschuldigd is.

---

[1]) Zoo ook HÜBNER, *de la saisie des bâtiments neutres*, Tome. I, 2e part., chap. 3, § 8: „... ces vaisseaux (de guerre) ayant tant de marques indubitables de la nation dont ils arborent le pavillon, on ne saura s'y méprendre ou révoquer en doute leur état." CAUCHY, *Droit marit. internat.* Tome II, pag. 234; ORTOLAN, I, pag. 182 en het daar aangehaalde geval van het Amerik. oorlogschip *de Sumter;* KALTENBORN, *Grundsätze des practischen Europ. Seerechts*, Berlin, 1851, Bd. I, pag. 80 vlg.

„Het deelt dus zoowel in de onderworpenheid aan den souverein als in de onschendbaarheid, en men kan alzoo aannemen, merkt REIGER aan, dat de regel „schip is territoir" er op van toepassing is." Als tegenstander van dezen regel voegt hij er echter aan toe, dat men hem niet als waarheid dient te beschouwen, maar slechts als een korte uitdrukking, die eigenlijk onnauwkeurig is [1]).

De bewijzen der nationaliteit van een zoodanig schip zijn gelegen in de vlag en in den wimpel, van welke de eerste van de bezaansmast en de tweede van den top der andere masten waaien. Ook het getuigenis, 'twelk de commandant des noods op zijn woord van eer van den staat van het schip geeft, de hem door zijn vorst gedane opdracht en de hem gegeven orders moeten hieronder opgenoemd worden. Dit laatste vooral is van het grootste belang. Het wordt bevestigd door PHILLIMORE als hij zegt: „It is important to observe that, if any question arise as to the nationality of a ship of war, the *commission* is held to supply adequate proof." Een uitspraak, dienaangaande door het hooge hof der Vereenigde staten van Amerika gedaan en door denzelfden schrijver aangehaald, bevestigt dit te meer. We lezen daar: „In general the commission af a public ship, signed by the proper authorities of the nation to which she belongs, is complete proof of her national character [2])."

Om aan de vlaggen en wimpels volkomen geloof te doen hechten, dient, gelijk reeds gezegd is, de *coup d'assurance* en verder nog het getuigenis van den commandant. Buiten

---

1) *Proefschrift*, pag. 233.

2) *Commentaries upon internat. law*, Vol. I, part. 3, chap. 19, p. 372. ORTOLAN, Tome II, pag. 249: „Les moyens de reconnaissance usités entre bâtiments de guerre sont les mêmes dans toutes les marines, et tels qu'ils sont, ils ne portent aucune atteinte à l'inviolabilité de tous temps et de tous lieux dont jouissent ces bâtiments en raison de leur caractère réprésentatif d'un gouvernement souverain."

deze kan van een oorlogschip geen verder bewijs der nationaliteit worden gevorderd, zoodat het natuurlijk niet aan het recht van onderzoek is onderworpen [1]). Dit is dan ook voldoende. Immers het woord van den commandant moet genoeg vertrouwen kunnen inboezemen, om het schip voor het eigendom van zijn staat te doen doorgaan. CAUCHY, niet volledig er in toestemmende, dat de oorlogschepen reeds voldoende door zich zelve herkenbaar zijn, zegt echter verder: „Mais j'admets volontiers le raisonnement, qui consiste à dire que la parole d'honneur d'un souverain est une garantie dont la loyauté ne peut être suspectée par personne, et que cette parole, donnée par un commandant de navire, a la même force que si elle émanait du souverain qui lui a délegué ses pouvoirs [2])." HAUTEFEUILLE gaat m. i. echter wel eenigszins te ver, als hij vol bewondering uitroept: „Quel est, en effet, l'officier qui consentirait à affirmer un mensonge [3])!"

Hoe dit zij, uit hetgeen gezegd is blijkt duidelijk, dat er, wat betreft de vereischten voor de nationaliteit en de bewijzen, welke hiervan moeten geleverd worden, een groot onderscheid tusschen de genoemde soorten van schepen bestaat. De qualiteit toch van oorlogschip verleent aan zulk een schip als van zelve een nationaliteit, terwijl de koopvaardijschepen aan een aantal voorwaarden moeten voldoen, die hare bepalingen vinden in de bijzondere wetgevingen der verschillende staten.

---

[1]) KALTENBORN, *Grundsätze des praktischen Europäischen Seerechts*, Bd. II, pag. 457; HEFFTER, *das Europ. Völkerrecht der Gegenwart*, pag. 295.

[2]) *Droit marit. internat.* T. II, p. 224. Zie verder de uitspraak van de Staten-Generaal der Vereenigde Provinciën en van Rusland ter zake van een verschil omtrent het Deensche schip de *St. Jan*, in 1782 tusschen de hoven van Spanje en Denemarken ontstaan, bij ORTOLAN, I, pag. 184 en 185.

[3]) *Dict. du comm. et de la navig.*, II, p. 1020. Zie verder HAUTEFEUILLE, *Droits et devoirs*, tom III, p. 439. Op pag. 433 zegt hij echter: „les vaisseaux de l'État eux-mêmes ne rougissent pas de ces grossiers mensonges, qui prennent le nom de ruses de guerre."

De voorwaarden, onder welke aan de koopvaardijschepen de nationaliteit van eenigen staat kan worden toegestaan, worden onder vier rubrieken samengevat, te weten: 1° *de bouw of het ontstaan*, 2° *de eigendom*, 3° *de bevelvoerders* en 4° *de bemanning* van het schip [1]).

Elke staat kan nl. eischen, dat het schip uitsluitend binnenslands zij *gebouwd*. Hij kan ook de in vreemde landen gebouwde schepen, onder zekere voorwaarden en in zekere gevallen van eigendomsverkrijging, onder zijne nationale schepen opnemen. Zelfs kan hij elke onderscheiding van binnen- of buitenslands gebouwde schepen doen wegvallen. Wat *den eigendom* betreft, zal men bijv. kunnen eischen, dat alle eigenaren van het schip de hoedanigheid van burgers of van ingezetenen van den staat bezitten. Eveneens zal men een meer of minder groot aantal vreemde eigenaren kunnen toelaten. Verder kan men daarbij bepalingen maken omtrent de woonplaats der respectieve eigenaren binnen of buiten het land, de vestiging van hun gemeenschappelijk kantoor gedurende een zekeren termijn binnen het land, den vorm, waaronder de reederijen moeten voorkomen, enz. enz. Wat *de bevelvoerders* aangaat, kan als vereischte worden gesteld dat de kapitein en officieren geheel uit geboren onderdanen of inwoners van den staat moeten bestaan. Men zal echter ook een zeker getal vreemdelingen kunnen aannemen of eindelijk ook omtrent dit punt geheele vrijheid kunnen laten. Eveneens kan geëischt worden, dat de *bemanning* voor het geheel of voor een zeker gedeelte nationaal moet zijn, maar dit vereischte zal ook geheel achterwege kunnen worden gelaten.

Men begrijpt, dat er bij het vaststellen dezer vereischten velerlei belangen in het spel kunnen komen, met het oog

---

1) ORTOLAN, Tome I, pag. 171. KALTENBORN, Bd. I, pag. 86 en 87. De andere door den laatste aldaar opgenoemde vereischten betreffen meer de bewijzen en eenige andere formaliteiten, welke o. i. niet onder de hoofdvereischten moeten gerangschikt worden.

waarop zij meer of minder streng zullen zijn, al naarmate men dit voor die belangen het meest gunstig rekent. Wat dit laatste punt betreft, maakt het weer een groot onderscheid, welke richting men bij de bevordering van het volksbelang in de scheepvaart is toegedaan. Is men een voorstander der bescherming, zoo zal men bijv. in de eerste der opgenoemde voorwaarden een geschikt middel ter bevordering van den nationalen scheepsbouw vinden. Daarentegen zal, wanneer men den handel in schepen aan de vrije concurrentie met andere natiën wenscht over te laten, deze voorwaarde niet voor de nationaliteit der koopvaardijschepen moeten worden gesteld.

Naarmate men het gebruik van vreemd kapitaal in de nationale reederijen meer of minder nuttig of noodzakelijk oordeelt, zal men de tweede voorwaarde omtrent den eigendom moeten stellen. Meent men den lust voor het zeeleven te kunnen aanwakkeren of krachtige en bevaren matrozen voor 's land dienst te moeten aankweeken, zoo zal men hierop bij het bepalen van de laatste vereischten moeten letten.

Maar welke volkshuishoudkundige meening men ook voorsta en hoe vrijzinnig men ook in het stellen dier vereischten moge zijn, men vergete niet, dat er altijd een kenmerkend onderscheid tusschen nationale en vreemde schepen moet overblijven, ten einde niet in tijd van oorlog gevaar te loopen, dat koopvaardijschepen, niet voldoende van hun neutraal karakter verzekerd, als verdacht zullen worden opgebracht en prijsgemaakt.

Veelal toch is in de tegenwoordige tractaten aangenomen, dat de nationaliteit der koopvaardijschepen door de contraheerende partijen moet worden beoordeeld naar de wetten van het land, waartoe het schip voorgeeft te behooren. Zijn nu de vereischten voor die nationaliteit zoodanig gesteld, dat hieraan gemakkelijk door vreemde schepen kan worden voldaan, zoo zal van die gelegenheid dikwijls tot groote schade der nationale scheepvaart in tijden van oorlog misbruik worden

gemaakt. De schepen der oorlogvoerende partijen zullen gemakkelijk het nationaal karakter van den neutralen staat kunnen deelachtig worden, maar een gevolg hiervan zal zijn, dat door de prijsgerichten, die zich nog niet geheel aan den gestelden regel houden, aan dien staat alle vertrouwen zal worden ontzegd en dat zoowel de neutrale als de vijandelijke schepen zullen worden prijs gemaakt.

Mist dus de vlag van zoodanige schepen alle vertrouwen, ook aan hunne papieren, de bewijzen der nationaliteit, zal geen geloof worden gehecht. Deze papieren, bekend onder de namen van *zeebrieven*, *papiers de bord*, *lettres de mer*, *shipspapers*, dienen ter constateering van de nationaliteit van het schip. In uitgebreider zin heeft men deze benaming ook toegepast op de stukken, die met de lading in verband staan, en zelfs heeft men hieronder nog andere papieren, bijv. het certificaat van onderzoek vóór het vertrek van het schip, de gezondheidspas enz., willen opnemen.

Het aantal, de aard en de vorm van de eigenlijke zeebrieven, waarvan elk koopvaardijschip altijd moet zijn voorzien, zijn meestal geregeld door de wetten van elk land, waarin de vereischten voor de nationaliteit worden omschreven, en gewoonlijk ook nog ten overvloede in de verschillende wetboeken van koophandel vermeld.

Men begrijpt, dat zij niet bij alle handeldrijvende volkeren gelijk kunnen zijn en dat zij verschillen naar de vereischten, onder welke aan de koopvaardijschepen het nationaal karakter kan worden verleend. Sommige dier papieren hebben enkel betrekking op het schip of op zijn oorsprong, sommige enkel op den eigendom, andere daarenboven op de bemanning.

Ook worden wel al deze onderscheidene punten in slechts één stuk samengevat, of is het voldoende, waar enkel op den eigendom van het schip wordt gelet, dat slechts een eigendomsacte in behoorlijken vorm aanwezig is.

Een koopvaardijschip kan echter van papieren zijn voor-

zien, zonder dat deze volledig of voldoende zijn, in welk geval het gevaar loopt, vooral in tijden van oorlog, prijs te worden gemaakt. Onder onvolledige papieren moet men niet verstaan, dat er aan boord van het schip een zeker bepaald aantal stukken niet aanwezig is, maar alleen, dat die, welke aanwezig zijn, niet het ware karakter van het schip aanduiden, hetzij doordat er iets aan ontbreekt, hetzij dat zij niet, overeenkomstig de reglementen, door de bevoegde macht zijn geteekend of afgegeven. Ook kan het zijn, dat de termijn, gedurende welken die papieren van kracht zijn, verloopen is, in welk geval zij gewoonlijk voor het schip van nul en geener waarde worden verklaard.

Een groot aantal verdragen, welke tusschen de verschillende handeldrijvende staten zijn gesloten, hebben voor het geval, dat een der contraheerende partijen in oorlog en de andere neutraal zal zijn gebleven, vastgesteld, dat de koopvaardijschepen der laatste hun nationaal karakter door middel van een bijzonder, gewoonlijk aan zulk een verdrag toegevoegd, *paspoort* moeten bewijzen. Waar dit het geval is, zal in vele gevallen zulk een paspoort voor het schip voldoende kunnen zijn [1]). De meeste verdragen van den tegenwoordigen tijd bevatten zoodanige bepalingen niet. Het had echter voor de neutrale schepen dit groote voordeel, dat de oorlogvoerende partijen zich gemakkelijker aangaande de neutraliteit van het schip konden verzekeren. De officieren der oorlogschepen waren dikwijls niet op de hoogte, om de geldigheid van andere papieren te kunnen beoordeelen. Daarbij kwam ook veelal onbekendheid met de taal, waarin die stukken waren opgesteld, hetwelk alles tot velerlei moeilijkheden, ja onrechtmatigheden aanleiding gaf [2]). Door eenvoudige inspectie der paspoorten, welke gewoonlijk in twee talen, dikwijls ook in

---

1) TRAVERS TWISS, *Law of Nations*, Vol. II, pag. 183.
2) *Dict. du commerce et de la navigation*, Vol. II, pag. 970.

het latijn waren geschreven, kon dit alles gemakkelijk worden ontgaan. In het algemeen kan worden aangenomen, dat onder die papieren, welke voldoende het nationaal karakter van het schip kunnen aanwijzen, de eigendomsacte, de monsterrol en de zeebrief als de voornaamste kunnen worden opgenoemd.

Na aldus vooraf in 't algemeen den aard en de beteekenis van mijn onderwerp in 't licht gesteld te hebben, zal ik vooreerst in een historisch overzicht daaromtrent treden en vervolgens de verschillende wetgevingen op dit punt bij de tegenwoordige zeestaten vermelden. Dan zal zich mijne verhandeling meer bepaald met Nederland bezighouden. Na ook hier een geschiedkundig overzicht gegeven te hebben, wensch ik ons tegenwoordig recht te bespreken en eindelijk met een beschouwing over het *jus constituendum* te eindigen.

HOOFDSTUK I.

Algemeen geschiedkundig overzicht van de nationaliteit van koopvaardijschepen.

Dit hoofdstuk zal een historisch *overzicht*, doch ook niets meer bevatten, daar een pragmatisch verhaal van gebeurtenissen hier niet kan gegeven worden.

Zelfs van een verdeeling in tijdperken, hoe wenschelijk anders ook, zal men mij moeten verschoonen. De orde, die ik echter in deze schets wensch te volgen, is deze:

In de eerste plaats zal ik een blik slaan op de oudheid en de middeleeuwen; vervolgens bij eenige verspreide aanwijzingen in de wetgevingen van enkele zeestaten uit de XIII^{de} tot de XVI^{de} eeuw stilstaan; dan de aandacht bij de verdragen van koophandel en zeevaart uit de XVII^{de} en XVIII^{de} eeuw bepalen en eindelijk de wetgevingen van Frankrijk en Engeland uit de XVII^{de} en XVIII^{de} tot op den tegenwoordigen tijd in oogenschouw nemen.

§ I.

De Oudheid en de Middeleeuwen.

Hoewel ons niet veel over den rechtstoestand van het schip in de oudheid is overgeleverd, zoo mogen wij toch met het

volste recht, als wij den aard der zaak raadplegen, aannemen, dat de schepen, na in zee te zijn gestoken, bleven toebehooren aan het land, vanwaar zij waren uitgegaan. Een Phoenicisch schip zal zeker, na uitgezeild te zijn, een Phoenicisch schip zijn gebleven en door dat uitzeilen zijne nationaliteit niet hebben verloren.

Dit is dan ook niet het punt, 'twelk het onderwerp van ons onderzoek zal uitmaken. Maar het is de vraag, of er in de oudheid van een nationaliteit van zeeschepen in den zin, waarin wij die tegenwoordig opvatten, sprake is geweest, d. i., of er in het volkerenverkeer omtrent de erkenning en eerbiediging dier nationaliteit zekere regelen waren aangenomen en of er in de afzonderlijke staten door wet of gewoonte ingestelde bepalingen bestonden, welke de vereischten, om voor nationaal te kunnen doorgaan, voor de schepen vaststelden en de bewijzen, welke hiervan moesten geleverd worden, voorschreven.

Het antwoord zal hierop ontkennend moeten zijn.

En toch zullen er op zee tusschen de schepen van verschillende staten ontmoetingen hebben plaats gehad. Het geval zal zich hebben voorgedaan, dat het schepen waren van volkeren, die onderling in handelsvriendschap leefden, maar ook, dat het geheel aan elkander vreemde schepen zijn geweest. Nu is het wel denkbaar, dat men in het eerste geval de nationaliteit der schepen zal hebben geëerbiedigd, zonder dat het noodig zal zijn geweest deze door uiterlijke kenteekenen of bewijzen te hebben moeten staven, om aan den roof en de plundering te ontkomen, waaraan in het tweede geval de zwakkere partij meestal zal hebben blootgestaan. Ook kan het bij het beperkt aantal van handeldrijvende volkeren gebeurd zijn, dat men al lichtelijk het schip door zijn uiterlijken bouw of door aanroeping als dat van een bevrienden staat zal hebben herkend. Aangespoord door de zucht naar roof en plundering, den kenmerkenden karaktertrek der oude volken, zal men echter veelal vriend noch vijand hebben ontzien. Zee-

roof toch was het handwerk, dat allerwege met den handel gepaard ging, ja zelfs voor een eervol bedrijf werd gehouden [1]).

Met het oog op den toemaligen toestand van het zeeverkeer mag men ook gerust aannemen, dat het begrip van neutraliteit in dien tijd nog niet werd gekend. Dit is ook het oordeel van CAUCHY, als hij zegt: „La neutralité maritime dont l'idée nous paraît si simple aujourd'hui, est un état de choses qui ne pouvait se produire, que dans une civilisation assez avancée et à la suite d'une infinité d'autres progrès. Pour y arriver il fallait d'abord, qu'il y eût à la fois plus de deux grands États maritimes, appellés par leur situation respective à naviguer dans les mêmes eaux, à s'y rencontrer ou à s'y combattre; car tant qu'il n'y avait, dans telle ou telle partie du monde alors connu, que deux puissances capables de revendiquer l'empire des mers ou la prééminence du commerce maritime, il y avait guerre ou paix entre ces deux peuples, mais il n'y avait pas place pour la neutralité" [2]).

Had men neutrale staten gehad, dan voorzeker hadden ook de tot die staten behoorende schepen, gedurende de zeeoorlogen, bij een mogelijk onderzoek hun neutraal en dus nationaal karakter moeten kunnen staven.

Maar waar zien wij bijv. in den grooten zeestrijd tusschen Grieken en Perzen het beginsel van neutraliteit? Welke zou de toestand geweest zijn van een onzijdigen staat tusschen Rome en Carthago gedurende de Punische oorlogen? En kon er, toen Rome later tot zijn hoogsten trap van machtsontwikkeling was gestegen, van neutraliteit sprake zijn,

---

[1]) HAUTEFEUILLE, *Histoire des origines, des progrès et des variations du droit maritime international*, Paris, 1858, pag. 88 en 89, Noot 2; „Latrocinium maris, illis temporibus, gloriae habebatur", JUSTINUS, *Histor.* lib. XLIII, cap. 3.

[2]) *Droit marit. internat.*, Tome I, pag. 280 en vlgd. Van een ander gevoelen is HAUTEFEUILLE, *Histoire des origines* etc., pag. 91; idem, *Droits et devoirs des nations neutres*, Tome I, pag. 357.

daar toch de meeste staten in een volstrekten staat van onderworpenheid verkeerden of ten minste onder den naam van bondgenooten van Rome geheel afhankelijk waren? [1])

Een blik op de instellingen van privaat- en publiek-rechtelijken aard bij Grieken en Romeinen, waaronder wij wel bepalingen omtrent de schepen en de scheepvaart in het bijzonder aantreffen [2]), zal ons echter voor het thans behandelde punt evenmin eenig licht kunnen verschaffen.

Er zijn ons ondertusschen eenige bijzonderheden bewaard omtrent een gewoonte, om de schepen, óf ter onderscheiding van andere, óf enkel ter versiering, met uiterlijke kenteekenen te voorzien, welke wij niet mogen voorbijgaan.

Zoo was elk schip aan den voorsteven voorzien van een *parasemon* (παράσημον gelijk het bij de Grieken genoemd werd), hetwelk gewoonlijk bestond in de afbeelding van het een of ander dier of ook wel van eenige andere zaak [3]). Dikwijls ook had men op den achtersteven van het schip het beeld van een godheid, aan welke men het schip placht toe te wijden en welker bescherming men daardoor meende te verwerven. Vandaar was het bij de Romeinen onder den naam van *tutela* bekend. Zoo lezen wij bij ENSCHEDÉ in zijne *Dissertatio phi-*

---

[1]) MONTESQUIEU, *Grandeur et décadence des Romains*, chap. 6: „Quoique le titre de leur allié fut une espèce de servitude...."

[2]) Zoo ontmoeten wij maatregelen, welke in Griekenland en Rome den uitvoer van enkele handelsartikelen verboden; zoo ook bepalingen voor den binnenlandschen scheepsbouw, den koers, de aankomst, de lading en de toewijzing van schepen van een zekere grootte voor de staatsdienst. Cod. *quae res exportari non debeant*, const. 2.; idem lib. IX, tit. XLVII, *de poenis*, const. 25; idem, *de naviculariis*, const. 7 et 8; idem lib. XI, tit. IV, *ne quid oneri publico imponatur;* lib. XI, tit. III, *de navibus non excusandis*, const. 2. Zie hieromtrent verder PARDESSUS, *Collection des lois maritimes antérieures au* XVIIme *siècle*, Tome I, pag. 81; CAUCHY, Tome I, pag. 146—161. Omtrent de verhouding van het schip tot het moederland REIGER, *Proefschr.*, pag. 11—19.

[3]) SCHEFFERI *Argentoratensis de militia navali veterum*, Ubsaliae, 1654, Lib. III, Cap. I, pag. 170; WILHELM ADOLPH BECKER, *Charikles, Bilder altgriechischer Sitte*, Zweiter Theil, pag. 60 en vlgd.

lologica de tutelis et insignibus navium [1]): „Navium tutela erat, picta fictave, Dei, vel herois alicujus imago, semper in puppi collocata, nautarum vectorumque praecipua religio, cui supplicabant, cujus opem auxiliumque, tempestatum procellis jactati, implorabant, quam denique, si quid mali ominis esset commissum, variis ritibus expiabant."

Elk schip had zijne bijzondere *tutela;* zoo kozen bijv. de kooplieden het beeld van MERCURIUS, de krijgslieden dat van MARS, terwijl in het algemeen elke onderneming onder de bescherming van een bijzondere godheid werd geplaatst. Hoewel nu de *tutela* geheel verschillend was van het *parasemon*, zoo gebeurde het toch ook wel, dat het een voor het ander werd gebezigd [2]).

Ook schijnt het in gebruik geweest te zijn, dat elke staat een afzonderlijk *σημεῖον* of *ἐπίσημον* bezat, om de aan hem toebehoorende schepen van andere te onderscheiden. Dit teeken bevond zich op den achtersteven van de schepen. Zoo had Athene als *σημεῖον* het beeld van PALLAS [3]) en komen de onderscheidingen van *Ἀττικὸν σημεῖον* en *Περσικὰ σημεῖα* voor [4]). Een zoodanig algemeen *σημεῖον* kon dus wel de tot een bijzonderen staat behoorende schepen aanduiden, maar niet daartoe dienen, om ze onderling van elkander te onderscheiden. Hiertoe had elk schip aan den voorsteven het zoo even genoemd *παράσημον*.

Een andere onderscheiding der schepen bestond daarin, dat elk schip zijn eigene benaming bezat. Dit blijkt ten duidelijkste uit de bij ENSCHEDÉ aangehaalde plaatsen [5]). Die naam

---

[1]) Lugd. Batavorum, 1770, Cap. I, pag. 1.

[2]) „Factum tamen est nonnunquam, ut quod esset tutela in navi, id ipsum ei etiam pro signo poneretur, hoc est, ut parasemon quoque dei alicujus, aut herois effigiem referret." SCHEFFER, l. c. pag. 173 en de aldaar aangehaalde plaatsen.

[3]) ARISTOPH., *Acharn.*, 547.

[4]) POLYAEN. STRATEG. III, 11, 11; VIII, 53, 1; BECKER, l. c. pag. 63.

[5]) *Dissert.* Cap. I, pag. 7 en 42; PALAEPHATUS, cap. 29, zegt uitdrukkelijk: *„ὄνομα δὲ ἦν τῷ πλοίῳ πήγασος, ὡς καὶ νῦν ἕκαστον τῶν πλοίων ὄνομα ἔχει."*

werd op een houten bord geschreven, hetwelk aan het hooge voorste gedeelte (*ἀκροστόλιον*) van het schip was vastgehecht. Men ontleende hem gewoonlijk aan de figuur van het *παράσημον*, doch noemde ze ook naar levende personen [1]).

Ook vindt men van het gebruik van vlaggen of wimpels melding gemaakt. Op eenige oude munten zijn die kenteekenen gewoonlijk op den voorsteven geplaatst, alwaar zij aan een lange staak of lans waren vastgehecht [2]). Zij schijnen echter alleen voor de schepen der bevelhebbers gebezigd te zijn, om die van de andere schepen te kunnen onderscheiden. Ook waren zij meestal purper van kleur [3]).

Behalve dergelijke *vexilla*, werd eveneens op de *naves praetoriae* de *aquila legionis* gevoerd, welke geheel gelijk was aan die, welke te land in het leger werd gebruikt. De overige oorlogschepen voerden somtijds in den top der masten de *galea* (een soort van helm met een punt), terwijl de vracht- of koopvaardijschepen een *corbis* tot kenteeken hadden, waarom zij ook onder de benaming van *corbitae naves* voorkomen [4]).

Verder vinden wij nog als onderscheidingsteekenen van de schepen der praetoren van vergulde of koperen schilden gewag gemaakt (*clypeum auratum, aeneum scutum*), terwijl ook de overige scheepsbevelhebbers nog bijzondere schilden of vlaggen in gebruik hadden [5]).

Omtrent het voeren dier kenteekenen ontmoeten wij echter

---

1) BECKER, l. c. pag. 64; SCHEFFER, l. c. pag. 174.

2) De Afbeeldingen dier munten zijn te vinden in het vermelde werk van SCHEFFER, pag. 125, 130 en 175.

3) Zoo zegt PLINIUS, Lib. XIX, cap. 1: hoc (velum purpureum) fuit imperatoriae navis insigne." Zie verder de andere aangehaalde plaatsen bij SCHEFFER, l. c. pag. 175 en de aldaar gedrukte afbeeldingen.

4) „Corbitae dicuntur naves onerariae, quod in malo earum summo pro signo corbes solerent suspendi." FESTUS. Zoo ook CICERO, *ad Attic.*, lib. XVI, 6; SCHEFFER, l. c. pag. 178.

5) Zie hieromtrent verder SCHEFFER, l. c. pag. 178 en de reeds vermelde *Dissertatio philologica* van ENSCHEDÉ.

nergens eenige wettelijke bepaling. Het stond aan elk vrij zijn schip met zoodanige onderscheidingsteekenen te versieren, als hem goeddacht of als het gebruik medebracht. Mocht nu al deze gewoonte de oorsprong zijn geweest van het gebruik der latere nationale vlaggen — het doel en de bestemming, aan het voeren dier teekenen in lateren tijd verbonden, bestond zeker in de oudheid niet.

Evenmin is dit het geval met een andere instelling, waarvan in een constitutie van de keizers HONORIUS en THEODOSIUS uit het jaar 420 wordt melding gemaakt. Wij lezen aldaar: „Saluberrima sanctione censemus ne merces illicitae ad nationes barbaras deferantur et quaecumque naves ex quolibet portu seu littore dimittantur, nullam concussionem seu damna sustineant; ita tamen ut earum naucleri deponant in quam provinciam ituri sint, ut hoc manifestato, nulla contra eos postea indignatio seu concussio quoquomodo procedat [1]." CAUCHY meent hierin de eerste sporen van passen en scheepspapieren te ontdekken [2]). Ook PARDESSUS spreekt hiervan in dien zin. In aard en strekking noemt deze het slechts „réglements relatifs à la sûreté du territoire et à la garde des côtes," maar iets later zegt hij: „Je ne dois pas laisser ignorer cependant que plusieurs des mesures, qu'on prenoit dans ce double intérêt de la sûreté du territoire et des approvisionnemens de la capitale, ont pu donner l'idée des congés, passeports et lettres de chargement, dont les navires doivent être porteurs. [3])."

De maatregel, welken deze schrijvers op het oog hebben, en die gedeeltelijk uit den *Codex Theodosianus*, VII, XVI, 3 [4]), was overgenomen, had ten doel, om den uitvoer van

---

[1]) Cod., lib. XII, tit. XLV, De litt. et itin. custod.

[2]) *Droit maritime international*, Tome I, pag. 161: „C'est à l'occasion de ces mesures de police maritime.... qu'apparraissent les premières traces de congés et papiers de bord."

[3]) PARDESSUS, *Collect. des lois maritemes*, Tome I, pag. 81.

[4]) Men leest aldaar: „Saluberrima sanctione decrevimus, ne merces inlicite ad nationes Barbaras deferantur: et quaecumque Naves ex quolibet portu seu

sommige verbodene handelsartikelen tegen te gaan en tevens de kooplieden en zeevaarders voor afpersingen der kust- of havenwachters te vrijwaren. Daarom moesten de kooplieden, vóór zij mochten vertrekken, een opgave doen van de koopwaren, die zij hadden ingeladen, alsmede van de reis, die zij zouden ondernemen. Dit geschiedde voor ambtenaren, welke in deze wet onder de benaming van *Duciani* en *Protectores* [1]) voorkomen.

Ten einde te voorkomen, dat er door dezen eenige *concussio* in het nadeel der schippers of kooplieden werd bedreven, moest in tegenwoordigheid van een *Defensor* [2]) van het verhandelde een acte worden opgemaakt, waarin dan tevens moest worden geconstateerd, dat er geene *concussio* had plaats gegrepen. De oorspronkelijke acte werd alsdan aan den schipper afgegeven, om hem in het vervolg voor verder oponthoud te vrijwaren, terwijl de Defensor een afschrift daarvan verkreeg.

Hoewel ik nu toegeef, dat in dezen maatregel het beginsel van scheepspapieren van lateren tijd ligt verscholen, zoo is echter ook hier de aard en strekking van deze instelling geheel verschillend van die, welke aan het afgeven van zeebrieven, als bewijs der nationaliteit, in lateren tijd was verbonden.

Het zal echter onnoodig zijn langer bij de oudheid stil te staan. Immers het gemis van een volkenrecht, van neutra-

---

littore demittuntur nullam concussionem vel damna sustineant, gestis apud Defensorem locorum, praesente Protectore seu Duciano, qui dispositus est, sub hac observatione confectis, ut et *ad quas partes navigaturi sunt et quod nullam concussionem pertulerunt*, apud Acta deponant: quorum authenticum Nauclerus sive mercator habebit, forte scheda apud Defensorem manente."

[1]) „At ne illicitae species ad Barbaros transferentur, *Curiosi* per littora et portus per varias Regiones disponebantur: Modo Magisteriani, modo Palatini, ut docet lex 10 de Curiosis: Modo Protectores, modo Ducis limitis Officiales, ut haec lex docet;" GOTHOFREDI *Comment. in h. l.*

[2]) „Defensoris enim munus hoc fuit, unumquemque ab improbitatibus insolentum vindicare, qui publici officii specie alios concutere ferme solebant." GOTHOFREDI *Comment. in h. l.*

liteit, van onderlinge erkenning en eerbiediging der staten, hetwelk alles zijn grond had in den politieken toestand van dien tijd, sluit bij hen alle gedachte aan een erkende en geëerbiedigde nationaliteit van zeeschepen, aan vereischten en bewijzen daarvan buiten.

De eerste eeuwen, die op den ondergang van het Romeinsche rijk volgden, brengen ons weinig verder. De toestand, waarin Europa toen verkeerde, was daarvan oorzaak. Oorlogzuchtige volksstammen, die geen ander recht dan dat des sterksten erkenden en zich met kunsten en wetenschappen, handel en zeevaart niet bemoeiden [1]), hadden dit werelddeel overstroomd. Later bij het ontstaan van het leenstelsel werd de verwarring nog grooter. Private en publieke oorlogen maakten het schier onmogelijk op de belangen van handel en scheepvaart acht te geven [2]).

Wilde men zich met dezen tak van bestaan bezig houden, dan werd het aan de private personen zelve overgelaten, zich tegenover vijanden en zeeroovers te verdedigen of zich voor geleden verliezen zooveel mogelijk door plundering van andere schepen schadeloos te stellen. Zelfs deed de zucht naar roof dikwijls de oogen voor bevriende schepen sluiten en viel er aan een erkenning en eerbiediging van neutrale schepen niet te denken [3]).

Lang duurde die toestand voort, vóór er in dien chaos van verwarring, krijg, onrecht en ellende eenige verandering was te bespeuren.

Eenige door haar ligging daarover uitnemend geschikte steden: Venetië, Pisa, Genua, Amalfi, Marseille enz. begonnen zich

---

[1]) Alleen de Angelen en Saxen hielden zich met de scheepvaart bezig, die toen echter voor het grootste gedeelte in plundering bestond van alle schepen, die men op zijn tocht ontmoette. HAUTEFEUILLE, *Histoire des origines* etc. pag. 104 en vlgd.

[2]) CAUCHY, *Le droit maritime internat*, Tome I, pag. 291—298.

[3]) CAUCHY, l. c, pag. 280—285.

langzamerhand aan dien maalstroom te onttrekken en zich bepaaldelijk op de beoefening van handel en scheepvaart toe te leggen [1]). Zij stelden zich, hierin niet weinig ondersteund door de kruistochten, aan de spits van het verkeer en werden zoodoende de oorzaak, dat dit aan eenigen regel werd gebonden.

Ook in het noorden begonnen zich eenige steden te vereenigen, ten einde de onderlinge belangen tegen de aanvallen van buiten te verdedigen — ik bedoel het zoogenaamde Hanseverbond, 'twelk zich allengs tot een geduchte zeemacht ontwikkelde [2]).

Het zijn deze steden, die zich het eerst met een regeling der nationaliteit harer koopvaardijschepen hebben ingelaten.

Door de meer en meer toenemende uitbreiding van de souvereiniteits-macht werden de vorsten in staat gesteld ook ter zee hunne macht te doen gelden. In het belang van den toenemenden handel konden zij niet langer gedoogen, dat door eigenrichting aldaar de gruwelijkste onrechtmatigheden werden gepleegd. Hieraan moest derhalve, zoowel door het sluiten van verdragen als door inwendige maatregelen, een einde worden gemaakt.

Het eerste, wat wij van dien aard ontmoeten, was de aanstelling van zoogenaamde „*conservateurs de la paix*," een soort van gericht, tot hetwelk de benadeelde partij zich had te wenden, vóór zij zich op eigen gezag vergoeding mocht verschaffen [3]). Iets later tegen het begin der XIV^de^ eeuw dagteekent het ontstaan van de „*lettres de marque et de repré-*

---

[1]) CAUCHY, l. c. pag. 248—256.

[2]) Idem, pag. 257—265, 284.

[3]) De tractaten van 1228 en 1235, tusschen Frankrijk en Engeland gesloten, dragen hiervan de bewijzen. Zoo ook die van 1238 en 1255. Zie HAUTEFEUILLE, *Hist. des orig.* etc., pag. 128; DE MARTENS, *Essai concernant les armateurs, les prises et surtout les reprises*, Gottingue, 1795, pag. 20; REIGER, *Proefschr.*, pag. 25; DUMONT, *Corps diplomatique*, Tome I, Part. I, pag. 166, 389, 182 en 398.

sailles," volmachten, die bij den vorst moesten worden aangevraagd, om op privaat gezag den vijand afbreuk te doen. Oorspronkelijk woorden van verschillende beteekenis, zijn zij later verward en in een en denzelfden zin gebezigd [1]). Deze machtigingen, zonder welke men sedert dien tijd op zware straffen geen privaat geweld meer mocht gebruiken, bepaalden tevens de som, tot welker beloop de vergoeding mocht gaan, die men zich wilde verschaffen.

Ook in tijden van oorlog begon men diezelfde maatregelen toe te passen op schepen van particulieren, welke aan de vorsten ten gebruike werden afgestaan [2]). Was het toch van het grootste belang, om in tijd van vrede de rust en veiligheid op zee te verzekeren, ook in oorlogstijden moest aldaar alle private geweld worden geweerd, zoodat zij, die het zonder toestemming van den oorlogvoerenden vorst waagden te plegen, onvoorwaardelijk als zeeroovers werden gestraft [3]).

Langzamerhand kwamen ook de représailles in onbruik. Men bepaalde nl., dat de schepen vóór het verlaten der havens een voldoenden borgtocht moesten stellen, dat zij geene vergelding op nationale of bevriende schepen zouden uitoefenen, waarvan men o. a. de voorbeelden kan vinden in de tusschen Frankrijk en Engeland gesloten verdragen van 1440 [4]) en 1460 [5]) en in dat tusschen Engeland en Spanje van 1489 [6]).

---

[1]) De „lettres de représailles" gaven slechts recht op het buitmaken van vreemd goed binnen het rechtsgebied van den vorst, die deze brieven had afgegeven. De „lettres de marque" strekten die bevoegdheid ook buiten die grenzen uit. DE MARTENS, *Essai concern. les armateurs* etc., pag. 26; HAUTEFEUILLE, *Histoire*, pag. 130; BLACKSTONE, *Commentaries on the laws of England*, New-York, 1859, Vol. I, Chap. VII, 6, pag. 257.

[2]) Deze brieven zijn meer bepaaldelijk onder de benaming van „lettres de marque" bekend.

[3]) DE MARTENS, § 3, pag. 31 en vlgd.

[4]) DUMONT, *Corps diplomat.* Tome III, P. I, pag. 548.

[5]) DUMONT, Tome. III, P. II, pag. 97.

[6]) DUMONT, T. II, P. II, pag. 219; DE MARTENS l. c. pag. 29; HAUTEFEUILLE, *Histoire* etc., pag. 131.

Reeds in het jaar 1298 zien wij in de wetten van Pisa aan de kaperschepen een dergelijke verplichting opgelegd[1]). Ook in een statuut van Genua uit de jaren 1313 en 1316 ontmoeten wij hetzelfde[2]).

In een ordonnantie van KAREL VI, koning van Frankrijk, „sur le faict de l'admiraulté" van 7 Dec. 1400 lezen wij: „Se aucun de quelqu' estat qu'il soit mettoit sus aucun navire à ses propres dépens pour porter la guerre à noz Ennemis, ce sera par le *congé* et consentement de nostre Admiral ou son Lieutenant.... [3])." Opmerkenswaardig is het, dat wij hier de benaming: „*congé*" aantreffen, waarmede later een soort van zeebrief werd aangeduid, welke ingevolge van de nationaliteit van het schip werd afgegeven. Het is echter duidelijk, dat met dat *congé* hier nog slechts de zooeven gemelde machtiging ter kaapvaart werd bedoeld. Deze benaming komt eveneens voor in een ordonnantie van MAXIMILIAAN en diens zoon PHILIPS voor de Nederlanden in het jaar 1487 [4]). Behalve de verplichting, om zich dus van een *congé* te voorzien, werd van den kapitein van zoodanige schepen bovendien nog een eed gevorderd, dat hij geenerlei nadeel aan nationale of aan bevriende schepen zoude toebrengen [5]).

Wij zien dus, dat men de algemeene veiligheid ter zee, zoowel in tijd van vrede als van oorlog, meer en meer trachtte

---

[1]) Wij lezen aldaar: „..... quod illi armatores dent idoneam securitatem communi Pisano de non offendendo aliquos alios, nisi inimicos Pisani communis....." PARDESSUS, *Collection des lois maritimes*, Tome IV, pag. 586.

[2]) PARDESSUS, *Collection* etc., Tome IV, pag. 431 en 440.

[3]) DE MARTENS, *Essai* etc., pag. 33.

[4]) *Recueil van Zeezaken*, Dl. III, pag. 1—22; *Groot Placaet-boeck*, Dl. IV, pag. 1212. Art. 2 luidde als volgt: Nul ne pourra mettre sus Navire de guerre sur mer, es meres de nostre obeissance, sans congie et licence expresse de nostre dit Admiral, ou de son Lieutenant, auquel cas, il informera, ou fera informer si le dit Navire sera bien attintre et habillée de toutes choses necessaires pour la guerre." In latere ordonnantiën treft men hiervoor de benaming „*commissions de l'Admiral, commissie-brieven*" aan.

[5]) DE MARTENS, l. c. pag. 134: HAUTEFEUILLE, *Histoire*, l. c.; CAUCHY, *Droit marit. internat.*, Tome I, pag. 349.

te verzekeren. Er werd onderscheid gemaakt tusschen vriend en vijand en, hoewel tot nog toe de benaming „neutralen" niet voorkomt, zoo springt toch het beginsel van erkenning van neutrale schepen uit de aangehaalde voorbeelden duidelijk in het oog. Tegelijk met de inwendige machtsvermeerdering der verschillende staten moest ook hunne onderlinge onafhankelijkheid meer en meer worden geëerbiedigd. Zij behoefden daarom ook niet meer de schepen hunner onderdanen geheel aan de willekeur van andere zeevarenden over te laten, daar een vijandige handelwijze ten opzichte dier schepen niet meer ongewroken zou blijven en hen van vrienden in vijanden zou kunnen herscheppen.

Wilde men dit ontgaan, dan moest men zich kunnen overtuigen, of het schip, 'twelk men ontmoette, tot een bevriende of tot een vijandige natie behoorde. Vandaar dat thans reeds een soort van onderzoek door het gebruik zijn bestaan had gekregen. Ja, ik geloof zelfs met REIGER [1]) te mogen aannemen, dat dit gebruik reeds van den tijd dagteekent, toen de Italiaansche steden zich de vervolging der zeeroovers tot taak begonnen te stellen en dus wel van het middel van onderzoek moesten gebruik maken, om te kunnen onderkennen, wie zeeroover was, wie niet. Wel is waar vinden we nog nergens, zelfs niet in het CONSOLATO DEL MAR, van de visite eenig gewag gemaakt, maar het volgt uit den meer geregelden vorm, welken het zeeverkeer begon aan te nemen, dat zij omstreeks dezen tijd in gebruik moet zijn gekomen [2]).

Daar het, gelijk HAUTEFEUILLE aanmerkt [3]), volgens het

---

[1]) *Acad. Proefsch.*, pag. 40.

[2]) PARDESSUS, *Collection*, Tome II, pag. 303 zegt: .... „dans le système adopté par le consulat, il est impossible de ne pas reconnoître un droit de visite ou au moins de vérification du chargement." Ook WHEATON, *Histoire des progrès du droit des gens en Europe* etc., Leipzig, 1841 laat zich op pag. 92 in denzelfden zin uit.

[3]) *Droits et devoirs*, T. I, pag. 30.

systeem van het consulaat niet op de nationaliteit der schepen, maar veeleer op den eigendom der koopwaren aankwam, zoo was en bleef de hoofdzaak der visite nog geruimen tijd een *„vérification du chargement,"* ten uitvoer gelegd door een *„simple enquête verbale,"* waarop de onzijdige onder eede moest verklaren, of hij vijandelijk goed aan boord had of niet; aan deze verklaring moest volkomen geloof worden gehecht [1]). Het spreekt echter van zelf, dat men zich ook omtrent de nationaliteit der schepen heeft moeten verzekeren, om te kunnen weten, of men met vijanden, dan wel met vrienden te doen had [2]). Gelijk wij straks zullen zien, was het gebruik van vlaggen ter kenmerking van nationale schepen reeds in sommige wetgevingen voorgeschreven. In een tijd als dezen zal men daarvan echter gemakkelijk misbruik hebben kunnen maken, waarom het dan ook wel aannemelijk schijnt, dat die *„enquête verbale,"* daar er van andere bewijzen der nationaliteit geene sporen zijn te vinden, tevens, waar men dit noodig achtte, de nationaliteit der schepen in zich sloot. PHILIPSON's oordeel, dat „het was een onderzoek naar contrebande, naar zaken des vijands en dus ook naar de nationaliteit van het schip [3])," komt mij dan ook zeer aannemelijk voor.

Tegen het begin der 15de eeuw begonnen de vorsten in het belang der veiligheid de noodzakelijkheid in te zien, om bij tractaat de wijze vast te stellen, waarop de visite moest worden ten uitvoer gebracht.

Bepalingen met dergelijke strekking werden alzoo opgeno-

---

1) PHILIPSON, *Acad. Proefsch.* pag. 56 en 57; REIGER, idem, pag. 40.

2) Het begin van het 276ste Hoofdstuk van het consulaat kan hiervan ten bewijs strekken: „Lorsqu'un navire armé allant ou revenant, ou étant en course rencontrera un navire marchand, *si ce dernier appartient à des ennemis*, ainsi que sa cargaison, il est inutile d'en parler, puisque chacun est assez instruit pour savoir ce qu'on doit faire, et dans ce cas il n'est par nécessaire d'en donner de règle. Mais si le navire qui sera pris *appartient à des amis*" etc. Zie PARDESSUS, *Collection* etc., Tome II, pag. 303 en vlg.

3) *Acad. Proefsch.*, pag. 90.

men in de verdragen tusschen HENDRIK IV van Engeland en JAN ZONDER VREES, hertog van Bourgondië en graaf van Vlaanderen, den 10den Maart 1406 [1]); tusschen HENDRIK V van Engeland en denzelfden gesloten den 17den Aug. 1417 [2]); eveneens in dat van 4 Aug. 1446 tusschen HENDRIK VI van Engeland en ISABELLA, hertogin van Bourgondië, namens PHILIPS DEN GOEDE gesloten [3]); zoo den 13den Febr. 1460 een verdrag van HENDRIK VI van Engeland met Genua [4]); den 12den Juli 1478 een tusschen EDUARD IV van Engeland en MAXIMILIAAN en MARIE, hertogen van Austria en Bourgondië [5]) en eindelijk het groot commercie-tractaat van 1496 tusschen HENDRIK VII van Engeland en graaf PHILIPS DEN SCHOONE [6]).

Van een onderzoek naar de zeebrieven vinden wij in deze verdragen nog geen melding gemaakt, zoodat, gelijk omtrent de lading [7]), zoo ook omtrent de nationaliteit van het schip wel een ondervraging zal hebben plaats gehad, in geval er bijv. zwaarwichtige vermoedens bestonden, dat men onder een voorgewende nationaliteit de bepalingen der verdragen wilde ontduiken.

---

[1]) RYMER, *Foedera*, T. IV, P. I, pag. 111; DUMONT, *Corps diplom.*, Tome II, P. I, pag. 302.

[2]) RYMER, T. II, P. II, p. 13 en 30; DUMONT, T. II, P. II, p. 90; PHILIPSON, pag. 67; REIGER, pag. 34.

[3]) DUMONT, T. III, P. I, p. 558; RYMER, T. V, P. I, p. 165; KLUIT, *Historiae federum Belgii federati primae lineae*, *Index chronol.* pag. 15, n°. 59.

[4]) RYMER, T. V, P. II, p. 92; HAUTEFEUILLE, *Droits et devoirs*, Tome III, pag. 229.

[5]) DUMONT, T. III, P. II, p. 28; RYMER, T. V, P. III, p. 88; KLUIT, *Index chronol.* p. 20, no. 79.

[6]) DUMONT, T. III, P. II, p. 318, 336; RYMER, T. V, P. IV, p. 83; KLUIT, *Index chronol.*, pag. 23, no. 89.

[7]) Zoo bevatte het tractaat van 1406 de volgende bepaling: „Les marchands maisters des niefs et mariniers dudit pays de Flandres ou demeurant en Flandres ne amèneront, par fraude ne couleur quelconque, aucuns biens ou marchandises des Anglois; *et en cas qu'ils en seront demandés* par aucuns escumeurs ou autres gens de la partie de l'Angleterre, ils en feront une bonne et juste confession."

Hoewel het korte overzicht, dat wij gegeven hebben, ons weinig voor ons onderwerp heeft opgeleverd, zoo heeft het ons echter tot de volgende resultaten geleid:

De oudheid en de vroegste middeleeuwen geven geen aanleiding, om aan een erkenning en eerbiediging der nationaliteit van koopvaardijschepen te denken. In het laatst der middeleeuwen begint er echter in het volkerenverkeer ter zee eenige orde te komen. Men tracht eenige meerdere veiligheid aan de zeevarenden te verzekeren, de zeerooverij en het private geweld te onderdrukken. De scheepvaart neemt dienvolgens al gaandeweg toe en het idée wint meer en meer veld, dat slechts vijanden mogen worden aangevallen en dat zij, die zich buiten den strijd houden, moeten worden ontzien. Omtrent dit laatste dient men zich echter te verzekeren. De oorlogvoerende partij moet weten, of het schip, 'twelk zij ontmoet, zich van alle verstandhouding met den vijand onthoudt. Zij moet weten, of het schip, 't welk een neutrale vlag voert, ook werkelijk neutraal is. Het eenige en alles afdoende bewijs hiervoor is: de nationaliteit van het schip.

§ II.

De wetgevingen van eenige zeestaten uit de XIII^de^ *tot de* XVI^de^ *eeuw.*

Wij hebben hier na te gaan, welke wettelijke bepalingen omtrent de nationaliteit van zeeschepen in de wetgevingen der zeestaten uit de XIII^de^ tot de XVI^de^ eeuw zijn te vinden.

Het voeren van vlaggen zal reeds langen tijd in gebruik zijn geweest, vóór men het noodig zal hebben geacht daaromtrent wettelijke voorschriften te geven.

Een der eerste voorbeelden, welke zich hiervan voordoen, vindt men in een statuut van Marseille uit het jaar 1253 of 1255, welks XIV^de^ Hoofstuk van het IV^de^ Boek, onder

den titel: „De vexillo cum cruce communis Massilie portando in navibus et de alio vexillo non portando," de volgende bepaling bevat: „Statuimus quod quelibet navis hominum Massilie portet et portare teneatur in nave vexillum communis Massilie cum cruce extensum in altum, et quod aliqui cives Massilie domini navium non possint nec debeant deffere in navibus suis infra portum Massiliae vel extra, aliquam segneriam [1]) vel vexillum aliquod communitatis alicujus civitatis, nisi tantum modo vexillum communis Massilie cum cruce, excepta terra Surie in qua illi cives Massilie domini navium qui in illa terra majori gaudent libertate quam ceteri cives Massilie communiter, possit aliud vexillum in suis navibus ponere et habere, dum tamen in illis navibus sit semper vexillum communis Massilie cum cruce in altum extensum [2])."

De burgers mochten derhalve op hunne schepen slechts de vlag van Marseille en geene andere voeren — een bewijs, dat het gebruik van vlaggen reeds in dezen tijd algemeen in zwang was. Slechts hun, aan wie in Syrië eenige privilegiën waren toegestaan, was het veroorloofd, behalve de nationale, ook nog een andere vlag te voeren.

In een *Edit du roi concernant les ordonnances et règlemens de la juridiction de l'Admirauté* van Maart 1584 werd aan alle schepen, die in Frankrijk te huis behoorden, als zij in zee staken, de verplichting opgelegd: „de porter les Bannieres, estandars ou enseignes dudict Admiral, lequel pourra en iceux mettre Banniere et estandars, enseignes.... à son plaisir [3])." Dezelfde bepaling komt ook reeds vroeger in art. 15 van een edict van 1543 voor, en beide zijn zij aan het zoo even gemelde statuut van Marseille ontleend.

Sedert dit laatste zijn de voorschriften omtrent het voeren

---

[1]) Dit woord moet hier beteekenen „wapen."

[2]) PARDESSUS, *Collection des lois maritimes antérieures au XVIIme siècle*, Tome IV, pag. 272; TRAVERS TWISS, *The law of nations*, Vol. II, pag. 172.

[3]) PARDESSUS, Tome IV, pag. 301 en 302, art. XXVIII.

der nationale vlag meer algemeen in zwang gekomen. Vooral de Hanse-steden schijnen daaraan reeds vroeg veel gewicht te hebben gehecht. Zij toch hebben het eerst het beginsel van vrijen handel en vrije scheepvaart op twee met elkander oorlogvoerende natiën voor de neutrale vlaggen voorgestaan [1]). Vandaar, dat het uitdrukkelijk aan vreemdelingen was verboden op hunne schepen de vlaggen der Hanse-steden te voeren.

Zoo werd in een statuut van 1270 het voeren eener roode vlag aan de burgers van Hamburg op een boete van drie „marken silveres" voorgeschreven. Artikel XXIII van dit statuut voegde er echter aan toe: „So welk gast [2]) och enen roden vlugher [3]) voret, de scal gheven also vele, wert he an useme rechte beclaghet [4])." In een later wetboek van 1497 vindt men dit voorschrift woordelijk terug [5]). Ook in een statuut van Riga uit hetzelfde jaar komt, mutatis mutandis, een dergelijke bepaling voor [6]).

Een algemeene vlag, welke door alle Hanse-steden moest worden gevoerd, schijnt niet in gebruik geweest te zijn, maar elke stad schijnt voor zich een afzonderlijke vlag te hebben gehad. Zoo lezen wij in een statuut van Lubeck uit het jaar 1299: „Een iewellich Borghere van Lubeke, de ein Schiphere is, schal voren einen Lubeschen Vloghel; so we des nicht ne doit, de scholen beteren den Hernn, den Ratmannen van Lubeke,

---

[1]) SCHERER, *Allgemeine Geschichte des Welthandels*, Leipzig, 1853, Bd. I, pag. 439 en 440.

[2]) Vreemdeling.

[3]) Vlag.

[4]) PARDESSUS, Tome III, pag. 347.

[5]) PARDESSUS, Tome III, pag. 350, art. IV. Zie ook pag. 364, Tit. XIV, art. I.

[6]) „Eyn islick unser burger sal vuren eyn wyt cruce an dem flägele" (vlag). PARDESSUS, Tome III, pag. 507, art. CLXVI. Zie verder pag. 512, chap. XIV, alwaar gesproken wordt van „eyn wit Krutze an eynem swarten Flogel" en pag. 516, Tit. II, art. 1: „Ein Rigisch Schiff soll in seiner flaggen führen blau und weisz."

unde der Stat mit 3 marken Silvers [1]). Het statuut bepaalt niet, hoe die vlag moest zijn, omdat het dit, misschien als van te algemeene bekendheid, overbodig geacht heeft voor te schrijven.

Trachtte men dus hier zooveel mogelijk aan vreemdelingen het voeren dier vlaggen te verbieden, in het zuiden was men er meer op uit, gelijk reeds uit het vermelde statuut van Marseille is gebleken, om aan eigen burgers het voeren van vreemde vlaggen te ontzeggen. Een voorbeeld daarvan ontmoeten wij in een der statuten van de stad Ancona, ongeveer in het jaar 1397 vastgesteld, waarin eene verordening voorkomt, die, onder den titel: „De insigniis aliarum terrarum et dominorum per navigia non portandis," voorschreef, „quod in nullo navigio civium seu civitatis Anconae in portu Anconae portentur aliqua insignia sublevata, alicujus communis vel domini, nisi communis civitatis Anconae, paena 50 ducatorum auri.... et hoc non intelligatur de insigniis Romanae Ecclesiae [2]). Het voeren der laatste had in godsdienstige redenen zijn grond en zal misschien reeds sedert de kruistochten in gebruik zijn geweest.

Wij hebben boven reeds gezegd, dat tot nog toe in het zeeverkeer van andere bewijzen, waaruit van de nationaliteit van het schip moest blijken, geen sprake is geweest. Dit is dan ook de eenvoudige reden, dat in de inwendige wetgevingen der zeestaten daarvan geen melding wordt gemaakt. Uit het zeerecht van het Hanse-verbond zijn ons evenwel enkele bepalingen bewaard, welke voor ons onderwerp niet zonder belang mogen geacht worden.

Reeds in 1369 werd door de Hanse bepaald, dat ieder, die van de eene haven naar de andere wilde zeilen, zich in de stad, van waar hij vertrok, van een gezegelden brief moest

---

1) PARDESSUS, Tome III, p. 411; TRAVERS TWISS, *Law of Nations*, Vol. II, pag. 173.

2) PARDESSUS, Tome V, pag. 204, Collat. III, Rubr. CXX.

voorzien, waarin de plaats zijner bestemming en een opgave der lading moest voorkomen[1]). Hoewel deze brieven, van welke ook melding wordt gemaakt in de recessen van 1417 [2]), 1418 [3]), en 1447 [4]), meer bepaald dienden, om te bewijzen, op welken tijd de schipper geladen had en tot het vertrek gereed was, zoo zullen zij echter tevens hebben moeten dienen, om te constateeren, dat het schip wel degelijk tot een der Hanse-steden behoorde.

De vereischten, om een schip, als tot een der Hanse-steden behoorende, te erkennen, waren niet zeer gemakkelijk gesteld. Elk schip toch moest op de werven van een dier steden gebouwd zijn. In een reces van 1412 werd ten bewijze hiervan gevorderd, dat het, vóór het van stapel mocht loopen, aan den voor- en achtersteven door beëedigde lieden met de wapenen der stad, binnen welke het was gebouwd, moest worden gemerkt [5]).

Aan vreemdelingen was het ten strengste verboden eenig deel aan de schepen der Hanse-steden te hebben. Ten einde zich hiervan te verzekeren, was in een reces van 1434 bepaald, dat elk schipper, die een oud of nieuwgebouwd schip zou bestijgen, aan den raad van de stad, alwaar hij dat schip had uitgerust of gekocht, of aan de hoofden van een der kantoren van de Hanse bij geschrifte of onder eede moest verklaren, welke zijne medeëigenaren waren. Daarop moest hij zich door die stad of onder het zegel van het kantoor een bewijs van deze verklaring doen afgeven, welk bewijs in vele gevallen zal

[1]) PARDESSUS, Tome II, pag. 455.

[2]) Idem, Tome II, pag. 466, art. IX.

[3]) Idem, pag. 470, art. X.

[4]) Idem, pag. 480, art. VIII. Een dergelijke bepaling komt voor in de statuten van Lubeck. Idem, Tome III, pag. 422, art. CCCIII.

[5]) „.... und islik Schip schal getekent sin vore und achter bij geswornen Wrakers dar dat uppe Lastade (werf) steit er dan id int Water kumpt mit der Stad Tekene dar dat gebuwet is." PARDESSUS, Tome II, pag. 460, art. V, merkt hieromtrent op: „Le but de la mesure étoit sans doute de constater la nationalité." In latere wetgevingen vindt men dezen maatregel terug.

zijn gebruikt, om van de nationaliteit van het schip te doen blijken. Indien het echter naderhand ondanks deze acte werd bewezen, dat aan eenig vreemdeling deel aan het schip of aan den koop was voorbehouden, moest de schipper met den dood worden gestraft en zij, die door gemeld geschrift eenig recht op het schip wilden doen gelden, moesten in hun eisch niet ontvankelijk worden verklaard [1]).

Onder vreemdelingen werden zij verstaan, die geen burgers van een der Hanse-steden waren. Dit blijkt uit het reeds vermelde reces van 1412, waarin tevens een verbodsbepaling voorkomt, om schepen aan vreemdelingen te verkoopen. Wij lezen aldaar: „Want vele vromder [2]) Lude van velen Landen buten der Hense vormiddelst erer Schepinge dem Copman tor seewart groten Schaden gedan hebben ere Gut to nemende unde ok tor seewart gelijk deme Copman varen und Copenschap hanteren to groten Achterdele des Copmans, is vordregen, dat men den vromden Luden nene Schepe vorkopen schal na Passchen erst to komende, bij vorlüse so veles Geldes, alse dat Schip vorkoft worde unde en jewelke Stad van der Hense dar men Schepe buwet schal Borgen nemen van den jennen, de dar Schepe kopen eder utuoren, dat de Schepe nemende (niemand) vorkoft werden buten der Hense wesende, und dat dar nement Part eder Deel ane hebben schal buten der Hense wesende [3]).”

Dit voorschrift, hetwelk zijn grond vond in de zucht naar monopolie, welke in alle handelsverrichtingen van de Hanse door-

---

1) PARDESSUS, T. II, pag. 472, art. II. Dezelfde bepaling vindt men terug in een reces van het jaar 1447 bij PARDESSUS, T. II, pag. 481. en 482, art. XII. Op pag. 462 haalt hij een plaats aan van WERDENHAGEN, waarin gezegd wordt: „Nec quispiam hanseaticus cum extraneo quotam navis colat aut societatem mercis contrahat, sub poena amissionis juris hanseatici etc.,” ten bewijze waarvan ook nog de recessen van 1426, 1440, 1454, 1476 en 1498 kunnen strekken.

2) Vreemde.

3) PARDESSUS, T. II, pag. 462, art. X.

straalt [1]), komt nog in vele latere besluiten voor. Zoo werd in het reces van 1434 aan alle steden, waar men scheepstimmerwerven had, de verplichting opgelegd, om met zorg te waken, dat geen bewoner van Lombardije, geen Engelschman, geen Vlaming, geen Hollander of eenig ander vreemdeling aldaar nieuwe schepen kwam bouwen [2]) Een bepaling met dergelijke strekking komt voor in een reces van 1441, waarin tevens, gelijk ook in het reces van 1447, werd voorgeschreven, dat de burgers der Hanse-steden zelve gedurende een jaar op die schepen moesten varen en deze niet aan vreemdelingen mochten verhuren [3]). Ten einde zooveel mogelijk te voorkomen, dat deze bepalingen niet werden ontdoken, werd er ook een tijd vastgesteld, binnen welke de vervreemding van nieuwgebouwde schepen *geheel* werd verboden. Een voorbeel hiervan ontmoeten wij in een verordening van Bremen uit jaar 1450, waar ook nog de toestemming van den senaat dier stad werd vereischt [4]).

Wat de bemanning der schepen betreft, vinden wij nog een ordonnantie van de stad Lubeck uit het jaar 1542, welker eerste artikel bepaalde: „dath alle Schippers desser Stat burgere, und deme Erbaren Rade mith eydenn vorwanth synn, und dath ock anders keine Schippere thogelaten werde.” Dat ook de overige bemanning uit burgers der stad moest bestaan, bewijst ons het tweede artikel, waarin den schipper de verplichting wordt opgelegd, om met een deel zijner medereeders of belanghebbenden in het schip voor den senaat der stad te verschijnen en de verklaring af te leggen, „dath he nene schip-

---

1) Scherer, *Gesch. d. Welth.* I, pag. 475 en vlgd.

2) Pardessus, II, pag. 473, art. V.

3) Dit reces, te vinden bij Pardessus, II, pag. 475, art. 1, bepaalde hieromtrent het volgende: „Dat nemand schal schepe buwen, kopen noch voren in ener Hensestadt, he en sij denne Borgher darselves.....He mach id auer wol vorkopen yemende binnen der Hense, de schal dar ook also mede varen, alse vore berored is.” Zie ook het reces van 1446, (Pardessus, II, pag. 483, art. XVII) waarin dezelfde bepaling voorkomt.

4) Pardessus, Tome III, pag. 325, art. CVIII.

kinder (matrozen) wyll ghebrucken de he vormercken werth, dath sze der statt untruwe synn [1]).”

De vereischten, om een schip, als tot de Hanse behoorende, te erkennen, waren dus zoo gestreng mogelijk gesteld en geheel op een uitsluitingssysteem gebaseerd. Toen nu later deze vereeniging haar verval begon te gevoelen, zag zij zich genoodzaakt in sommige gevallen de gestrengheid harer scheepvaartwetten te temperen. Tot bewijs hiervan kan strekken het reces van 1614. Dit bevatte nog wel, evenals de recessen van 1572 [2]) en 1591 [3]), het gebod, dat slechts de burgers der Hanse-steden aldaar schepen mochten laten bouwen, maar het liet tevens toe, dat hiervan in bijzondere gevallen door de overheid der steden dispensatie kon worden verleend [4]). Zoo stond ook een statuut van de stad Dantzig van het jaar 1597 toe, dat vreemdelingen aldaar, mits tegen betaling van een zeker recht, schepen mochten laten bouwen. Zelfs de burgers waren tot de betaling van dezelfde rechten verplicht, indien zij schepen bouwden met het doel, om deze weder te verkoopen [5]), doch indien zij in eigen persoon gedurende jaar en dag onder de vlag van de stad een zoodanig schip bevoeren, waren zij hiervan bevrijd [6]). Verder bepaalde hetzelfde statuut, dat de burgers in geval van hoogen nood, met toestemming van den burgemeester, voor hunne lading van vreemde schepen konden gebruik maken. Zelfs stond het den reeders vrij op hun schip zulk een schipper te plaatsen, als hun goed dacht, van welke natie hij ook mocht zijn, hetzij hij deel had aan het schip of niet, op voorwaarde echter, dat hij vooraf het burgerrecht had verkregen [7]).

---

1) Pardessus, Tome III, pag. 426.
2) Idem, T. II, pag. 498, art. I.
3) Idem, pag. 507, art. I.
4) Idem, T. II, pag. 549, art. I.
5) Dit was in een statuut van 1457 uitdrukkelijk verboden. Idem, III, pag. 468.
6) Idem, Tome III, pag. 470, art. III.
7) Idem, pag. 471, art. V en VI.

Gelijk in het noorden zoo komen ook, hetgeen wij reeds ten aanzien van het voeren der vlaggen hebben gezien, in het begin der XIII[de] eeuw in het zuiden aanwijzigingen voor ter kenmerking van nationale schepen. Onder de statuten van Venetië is er een van het jaar 1232, waarin de strafbepaling voorkomt: „.... ut eorum quisque (qui) juramentum habet non vendere navem suam contra statutum nostrum, et eam vendiderit, perdat totum quod habet in mundo, et illud totum veniat in nostrum commune, et perjurus stridetur in scala [1]). Hoewel nu het hoofdstuk, waarin deze aanhaling is te vinden en dat tot titel draagt: „De illis qui jurant non vendere navem suam contra statutum", wegens het gemis van dat statuut niet zeer duidelijk is, zoo schijnt het echter een maatregel te bevatten, om het verkoopen van nationale schepen aan vreemdelingen tegen te gaan. Dit blijkt uit een statuut van 1255 [2]), uit hetwelk tevens is op te maken, dat het niet was verboden, om vreemde schepen van buiten in te voeren. Het CXIII[de] Hoofdstuk van dit statuut, onder den titel: „Qualiter naves et alia ligna que facte fuerint extra Venecias extimari debent," bevat de volgende bepalingen: Een burger van Venetië had de vrijheid buitenslands een schip te laten bouwen, hetwelk alsdan door den consul of rector, gelijk hij genoemd werd, geschat en tot een zekere klasse gebracht moest worden [3]). Bevond zich aldaar zulk een consul niet, dan moest dit op de eerste plaats de beste geschieden, waar een consul van wege de stad was aangesteld. Na deze operatie stond het schip met andere Venetiaansche schepen gelijk en mocht het dus niet vervreemd worden [4]). Ondertusschen mocht het wel aan een Venetiër worden verkocht, maar in dit geval moest in handen van den

---

1) PARDESSUS, Tome V, pag. 20, cap. XXVI.

2) Idem, Tome V, pag. 54.

3) „.... dando ei ordinem illum, quem alie naves Venetorum habent...." Idem. l. c.

4) „Ordinantes quod navem illam alicui forensi vendere non debeat, et si

consul door den kooper een eed worden afgelegd, gelijk zij plachten te doen, die in Venetië aldaar gebouwde schepen hadden aangekocht [1]). In geval zich in die buitenlandsche plaats geen consul bevond, moest de verkooper den bedoelden eed afnemen en daarvan zoo spoedig mogelijk een afschrift aan de bevoegde macht in Venetië overzenden.

Zonder twijfel ontmoeten wij in deze bepalingen een der oudste sporen, welke ons omtrent de naturalisatie of nationalisatie — gelijk PARDESSUS zegt — bekend zijn. Het verdient opmerking, dat wij hier juist het tegendeel aantreffen van hetgeen wij in lateren tijd zien gebeuren. Het was verboden de schepen *aan* vreemdelingen te verkoopen, terwijl men later in het vermeende belang der binnenlandsche industrie het voorschrift noodzakelijk achtte, dat geene schepen *van* vreemdelingen mochten worden gekocht. De reden van dit verschil ligt daarin, dat de scheepsbouw in vroegeren tijd nog niet die uitbreiding had, welke zij in lateren tijd heeft verkregen, zoodat men de nationale schepen, welke men bezat, zooveel mogelijk in nationalen eigendom wilde bewaren, te meer ook, daar zij in oorlogstijden een hoofdbestanddeel van de vloot der vorsten uitmaakten.

In de scheepvaartwetten van Engeland uit de XIV^de^ eeuw komen ook dergelijke verbodsbepalingen voor. Zoo gelastte EDUARD III in een acte van 1340, dat alle schepen in een register moesten worden ingeschreven, en verbood hij den verkoop dier schepen aan vreemdelingen. Onder de regeering van RICHARD II werd in 1381 de in- en uitvoer van koopwaren met vreemde schepen verboden, welk verbod echter een jaar daarna wegens gebrek aan inlandsche schepen weder moest

vendiderit cadat in penam in quam cadunt illi qui vendunt naves que sunt Veneciis extimate." Idem.

[1]) „.... secundum quod faciunt illi qui emunt naves in Veneciis factas." Met deze woorden wordt op het statuut gedoeld, waarvan in dat van 1232 wordt gesproken. Idem.

worden ingetrokken. Een eeuw later in 1485 onder HENDRIK VIII werd bepaald, dat wijn uit Frankrijk slechts op nationale schepen mocht worden ingevoerd. Zulke schepen moesten geheel aan Engelsche eigenaren toebehooren en voor het meerendeel met Engelsche matrozen zijn bemand, waaraan in 1558 nog de bepaling werd toegevoegd, dat ook de kapitein van een Engelsch schip een geboren Engelander moest zijn. Ten einde in een voldoend aantal moedige en bevaren matrozen voor de groote vaart te kunnen voorzien, werd in een acte van 1563 de kustvaart enkel aan nationale schepen voorbehouden en eveneens de kustvisscherij aan vreemde schepen verboden [1]).

De privilegiën, welke al meer en meer aan nationale schepen boven vreemde werden toegestaan, mogen zeker als een voorname reden worden aangenomen, dat men door wettelijke bepalingen een kenmerkende onderscheiding tusschen die schepen tot stand zocht te brengen. Daarbij komt, dat die privilegiën zich alle door een strengen geest van uitsluiting kenmerkten, welk systeem, gelijk wij reeds bij de Hanse-steden hebben opgemerkt, ook in de zeerechten van andere zeestaten ten duidelijkste doorstraalt.

Een statuut van het jaar 1397 voor de stad Ancona levert daarvan een treffend bewijs. De kapiteins toch van alle vreemde schepen, welke in de haven van Ancona voor anker lagen, waren verplicht borg te stellen, dat zij geene passagiers (bedevaartgangers) aan boord zouden nemen, vóór alle Anconitaansche schepen, die voor handen waren, waren bevracht [2]). In een volgende rubriek wordt deze bepaling in het algemeen

---

[1]) Dr. H. RENTZSCH, *Handwörterbuch der Volkswirthschaftslehre*, Leipzig, 1866, pag. 731; J. R. MC CULLOCH, *Dictionary of commerce and commercial navigation*, Londen, 1844, pag. 848; *Deutsches Staats-Wörterbuch* von J. C. BLUNTSCHLI und K. BRATER, Stuttgard und Leipzig, 1865, Bd. II, pag. 213; SCHERER, *Allgem. Gesch. des Welth.* Bd. II, pag. 407.

[2]) PARDESSUS, Tome V, pag. 174, Rubrica LXVIII.

tot alle mogelijke bevrachting uitgestrekt. Hiermede staat in verband een ander reglement, voorkomende in hetzelfde statuut [1]), waarin ten behoeve der Anconitaansche schepen werd gelast, dat geen burger of inwoner van Ancona in vreemde schepen koopmanschappen mocht laden, zoo er nog van de eerste in de haven aanwezig waren. Indien een Anconitaan, ten einde deze bepalingen te ontduiken, een vreemd schip, door een gesimuleerden koop voor te geven, valschelijk voor het zijne deed doorgaan, werd hij met zware boete gestraft.

Uit den geheelen inhoud der aangehaalde rubrieken blijkt verder, dat het wel geoorloofd was vreemde schepen geheel of voor een deel aan te koopen, doch dat deze, om de aan nationale schepen verleende privilegiën te kunnen genieten, geheel in eigendom aan Anconitaansche burgers moesten toebehooren.

In een statuut van onzekeren datum, doch van iets lateren tijd dan het voorgaande, vinden wij aan de vroegere uitsluitingsbepalingen nog eenige andere toegevoegd. Zoo lezen wij daar o. a., „.... quod nullus ciuis uel habitator Ancone, comitatiuus uel districtualis dicte ciuitatis Ancone, possit ire in aliquo nauigio forensi pena ducentorum ducatorum auri pro quolibet mercatore, et centum ducatorum auri pro quolibet marinario, applicandorum camere communis predicti [2])." Het was derhalve verboden, dat de zeelieden hunne dienst aan vreemde schepen mochten afstaan. Hieruit moet de gevolgtrekking worden gemaakt, hoewel het nergens uitdrukkkelijk staat vermeld, dat ook de nationale schepen met Anconitanen moesten zijn bemand. Zelfs bepaalde het statuut van 1397, dat op vreemde schepen, die door burgers of inwoners der stad in Ancona waren beladen, de helft der bemanning uit Anconitaansche matrozen moest bestaan, een maatregel, welke diende,

---

[1]) Pardessus, pag. 197 en 198, Rub. XCVI.

[2]) Idem, Tome V, pag. 203.

gelijk in den tekst vermeld staat, om aan die lieden het noodige werk te verschaffen[1]). Later in een statuut van 27 April 1493 vindt men de meeste der vermelde bepalingen terug[2]).

Opmerkelijk wegens de gestrengheid van het uitsluitingssysteem is ook de bepaling, voorkomende in een ordonnantie betrekkelijk de zeevaart voor Barcelona uit het jaar 1436, welke voorschreef, dat men, in geval er koopmanschappen moesten worden ingeladen en er hiervoor geene nationale, maar wel vreemde schepen aanwezig waren, drie maanden op de terugkomst der eerste moest wachten, vóór men van de laatste gebruik mocht maken[3]).

Omtrent de zeebrieven komen ook in het zuiden eenige verspreide aanwijzingen voor. Zoo werd in een ordonnantie betrekkelijk de scheepvaart in tijden van oorlog voor Catalonië en Arragon in het jaar 1354 voorgeschreven, dat geen nationaal schip de reeden van Barcelona noch andere havens van Catalonië mocht verlaten, zonder toestemming en paspoort van de bevoegde macht verkregen te hebben, terwijl vreemde schepen naar goedvinden konden binnenvaren en uitzeilen, mits zij slechts geen verboden waren naar den vijand overbrachten[4]). Eveneens ontmoeten wij in de *Priviléges du grand Admiral de Sicile* van 1399 eenige sporen, welke ons aan zeebrieven doen denken. In art. XXVI van dat statuut wordt gesproken van een door den schipper af te leggen „fidejussio de redeundo infra annum cum marinarijs et cum eisdem navigantibus[5]),” als ook van

---

[1]) PARDESSUS, Tome V, pag. 198.

[2]) Idem, pag. 205.

[3]) Idem, pag. 505. art. I.

[4]) Idem, pag. 460 en 462, art. I en art. VIII. Art. XI bepaalde ook nog, dat de onderdanen van den koning op straffe van lijf en goed hun dienst niet aan vreemde schepen mochten afstaan.

[5]) PARDESSUS, Tome V, pag. 261, noot 1, merkt hieromtrent op: „Ce chapitre offre une des plus anciennes traces du cautionnement exigé des armateurs pour sûreté de leur obligation de revenir au lieu du départ avec le navire et son équipage.”

een „cedula sibi propter ea facienda sub sigillo admirati vel ejus locumtenentis, pro quolibet viagio."

Hoewel ook deze maatregel en het daarvan afgegeven schriftelijk bewijs ons nog niet de eigenlijke zeebrieven doen kennen, zoo strekten ze toch, om de identiteit van de schepen te constateeren en daarop toezicht te houden.

Ten bewijze echter, dat zelfs nog in het laatst der XVI^de^ eeuw het gebruik van zeebrieven ter constateering van de nationaliteit van het schip in het volkerenverkeer onbekend was, kan dienen het bovengenoemde „Edit sur l'Admirauté" van Maart 1584, waarin wij tevens de wijze zien vastgesteld, waarop de oorlogschepen zich bij een ontmoeting tegenover andere schepen moesten gedragen [1]). Ook wordt in artikel LXIV [2]) gesproken van het vertoonen der cherte-partijen en cognoscementen, welke, zoo zij in orde werden bevonden, het op zee aangeroepen schip van elke belemmering bevrijdden. Zonder twijfel hebben die stukken veelal het nationaal karakter

---

1) Het artikel, 'twelk hierop betrekking heeft, luidt aldus: „Pour ce qu'il est a considerer que ayant pour nous ou autres de noz subietz, armé ung, deux, ou plusieurs nauires en guerre, pour chercher l'aduenture de profiter sur l'ennemy, l'on ne peut moins faire, descouurant nauire à veuë ou plus prez, que de courir apres pour sçavoir s'il est amy ou ennemy au moyen de ce que la plus grand part des nauires desdict amis et alliez sont de mesme construction que ceux desdicts ennemis, aussi que bien souuent dedans lesdicts nauires les marchandises qui y sont appartiennent ausdicts ennemis, ou bien il y a marchandises prohibez, Nous afin d'esclarcir noz gens et subietz de ce qu'ils auront à faire en ce que dessus, pour n'y faire faulte et erreur dont ils puissent être repris, auons permis etc., que tous nauires de guerre de nous et de nosdicts subietz descouurans à veuë, ou plus prez aultres nauires soit d'amis alliez ou d'aultres, pourront courir apres, et les semondre d'amener leurs voiles; et estans refusans de ce faire apres ceste semonce leur tirer artillerie, iusque a les contraindre par force, en quoy faisant venant au combat par la temerité ou oppiniastreté de ceulx qui seront dans lesdicts nauires, et la dessus estans prins, nous voulons et entendons ladicte prise estre dicte et declarée bonne." PARDESSUS, Tome IV, pag. 813, art. LXV. Het in dit artikel uitgesproken beginsel kwam reeds vroeger in een edict van 1555 voor. WHEATON, *Histoire* etc., pag. 92.

2) PARDESSUS, l. c.

van het schip kunnen bewijzen, omdat daarin gewoonlijk van den naam van het schip en van dien van den schipper werd melding gemaakt. In hoofdzaak betroffen zij echter de lading, hetwelk duidelijk uit den geheelen inhoud der bepaling blijkt. Ook werd in art. XXV nog van andere papieren gewag gemaakt, waarbij alleen aan den Koning en diens Admiraal de bevoegdheid werd gegeven „de donner congez, passages, seuretez et saufconduitz par la mer et par les greves.” Artikel XXX bepaalde, dat niemand een oorlogschip mocht uitklaren zonder het congé van den Admiraal, terwijl het volgende artikel dezelfde verplichting oplegde aan alle schepen, welke uit de Fransche havens vertrokken, „pour obuier, gelijk daar staat, à plusieurs larcins et maulx qui se commectent chacun jour par aucuns vagabonds et gens de mauvaise sorte sur mer....” [1]). Zelfs nam aut. LXXVIII haringbuizen onder de opgenoemde schepen op.

Vele dezer bepalingen komen reeds in vroegere edicten uit de jaren 1517 en 1543 voor [2]) en hebben alle haren grond in de vroeger reeds door ons vermelde ordonnantie van het jaar 1400 [3]), door welke de verplichting, om zich van een congé te voorzien slechts aan die schepen was opgelegd, welke ter kaapvaart tegen den vijand werden uitgerust. Met dat *congé* werden toen, gelijk wij gezien hebben, de *„lettres de marque”* bedoeld. Ook hier schijnt het nog in dien zin te worden gebezigd. Langzamerhand had men echter geoordeeld, zooals uit de vermelde bepalingen blijkt, dergelijke congé's aan alle schepen te moeten afgeven, die uit de havens vertrokken, een maatregel, die evenals de vorige in het belang der scheepvaart werd voorgeschreven. Later is de bena-

---

[1]) PARDESSUS, l. c., pag. 302.

[2]) DE MARTENS, *Essai concernant les armateurs* etc., pag. 33.

[3]) Volgens PARDESSUS, Tome IV, pag. 224 moet deze ordonnantie van 7 Dec. 1373 dateeren.

ming „congé" op de zeebrieven overgegaan en heeft men de brieven, die oorspronkelijk met dat woord werden aangeduid, met den naam van „commissions de l'Admiral" bestempeld [1]).

Het edict van 1584 spreekt echter nog niet van het vertoonen der congé's, om de nationaliteit van het schip te doen kennen. En dat ook het gebruik, om door het hijschen der vlag aan vreemde schepen het nationaal karakter van het schip te toonen, nog niet algemeen was aangenomen, blijkt uit het in een voorgaande noot aangehaalde 65[ste] Artikel, waarin nl. van de zwarigheid wordt gesproken, om vriend en vijand te onderkennen, daar zij meest allen schepen van dezelfde constructie hadden.

Eerst in de XVII[de] eeuw werd bij het onderzoek een inspectie van de eigenlijke zeebrieven door de meeste tractaten voorgeschreven en tevens de wijze geregeld, waarop dat onderzoek moest plaats hebben.

Slaan wij echter, vóór wij die verdragen gaan inzien, nog eens den blik op het tot nog toe behandelde terug, dan hebben wij kunnen opmerken, dat datgene, wat langzamerhand door het gebruik was in het leven geroepen, ook tot eenige meerdere vastheid is gebracht. Het meer en meer toenemende zeeverkeer maakt een onderscheiding der verschillende nationaliteiten steeds meer noodzakelijk. De vlaggen komen algemeen in gebruik en dit gebruik wordt door wettelijke bepalingen geregeld.

Vele zeestaten begrijpen in het belang hunner scheepvaart voor de nationaliteit hunner zeeschepen zekere voorwaarden te moeten vaststellen. Bij de toenemende concurrentie tusschen

---

1) PARDESSUS, l. c, p. 319. Zie de *Ordonnance de la Marine du mois d'Août* 1681, Liv. III, Tit. IX, art. 1: „Aucun ne pourra armer Vaisseau en Guerre sans Commission de l'Admiral." PARDESSUS, l. c., pag. 384; DE MARTENS, l. c., noot *i*.

de staten meent men door uitsluiting van elkander de nationale scheepvaart te moeten bevorderen. Van dit beginsel uitgaande, stelt men zekere vereischten voor de nationaliteit vast. Een eerste voorwaarde is natuurlijk, dat het schip in volledigen eigendom aan burgers of onderdanen moet toebehooren. De aankoop van vreemde schepen wordt over het algemeen niet verboden, want door overgang in nationalen eigendom wordt een zoodanig schip als van zelve genaturaliseerd. Een afzonderlijke handeling ter naturalisatie wordt hier en daar noodig geoordeeld, om het weder verkoopen der eens aangekochte vreemde schepen tegen te gaan. Dit laatste wordt meestal ten strengste verboden, uit vrees, dat zoodoende het aantal nationale schepen zal afnemen, vooral dáár, waar de scheepsbouw nog niet voldoende in de behoeften kan voorzien. In zulke landen bestaat daarom een streng verbod voor vreemdelingen, om voor zich schepen te laten bouwen, ten einde dezen in hunne handelsoperatiën zooveel mogelijk te belemmeren.

Ook de bemanning der schepen bestaat gewoonlijk uit nationalen. Het is haar ten gerieve der nationale scheepvaart verboden haar dienst aan vreemden af te staan.

Maar hoe de vereischten voor de nationaliteit van zeeschepen ook gesteld mogen zijn, men dient haar in elk geval te kunnen bewijzen, ten einde de langzamerhand aan de nationale vlag verleende privilegiën deelachtig te kunnen worden. Van de vlaggen kan misbruik worden gemaakt; schrift alleen, geteekend door de auroriteit der plaats, tot welke het schip behoort, geeft de meeste zekerheid.

Treft men van die bewijzen reeds de sporen in enkele wetgevingen aan, vóór alles is het echter noodig, dat ook de volken onderling omtrent dit punt overeenkomen.

De wijze, waarop zij zich omtrent de voor hun verkeer noodzakelijke erkenning der nationaliteit hunner zeeschepen verstaan, behoort in het volkenrecht te huis.

§ III.

De verdragen van koophandel en zeevaart uit de XVII[de] *en* XVIII[de] *eeuw.*

Had de „simple enquête verbale," ten einde zich omtrent de lading te verzekeren, reeds langen tijd bestaan en een onderzoek naar de nationaliteit van het schip stilzwijgend in zich opgenomen, de misbruiken, daaraan verbonden, moesten door strenge bepalingen worden tegengegaan [1]). Vandaar dat de mondelinge verificatie der lading, gelijk wij uit het edict van 1584 gezien hebben, reeds in een schriftelijke was veranderd, waaruit in de meeste gevallen tevens van de nationaliteit van het schip zal hebben kunnen blijken.

Een der eerste verdragen, waarin een onderzoek naar de certificaten der lading en tevens naar die van de nationaliteit van het schip werd voorgeschreven, was dat van 29 Maart 1632, tusschen Frankrijk en Engeland gesloten, welks derde artikel aldus luidde: „....que tels Navires de Guerre rencontrans en Mer les Vaisseaux Marchands, ils les pourront semondre d'amener leurs voiles, à quoi lesdits Navires Marchands seront tenus d'obéir et presenter leurs Congez [2]), Chartes Parties et Connoissemens aux Capitaines, ou à ceux qu'ils voudront en-

[1]) Cauchy, *Droit maritime internat.*, Tome II, pag. 221 zegt omtrent de visite, voor zoo verre wij er tot nog toe over gesproken hebben: „.... le droit de visite avait été plutôt sous-entendu qu'exprimé," maar gaat hij verder: „on n'avait donc pris aucune mesure pour en réglementer l'usage" — iets wat bepaald door de vroeger door mij aangehaalde verdragen wordt tegengesproken. Overigens heeft hij gelijk, als hij zegt: „Les abus de ce droit restaient con. fondus dans cette foule d'actes arbitraires et d'injustes violences, dont la mer était le théâtre, quand, à défaut de flottes royales, la police de cet élément était comme abandonnée aux corsaires." Reiger, *Proefschr.*, pag. 41; Philipson, idem, pag. 91.

[2]) Met deze *congez* worden zonder twijfel de papieren bedoeld, waarvan in art. XXX van het edict van 1584 wordt gesproken.

voier à bord desdits Vaisseaux Marchands qui ne pourront entrer en iceux plus de deux ou trois au plus ni exiger ou prendre aucuns droits sous prétexte de ladite visite.... [1])"

Van dezen tijd af bevatten meest alle verdragen, welke tusschen de zeemogendheden met opzicht tot haren handel en scheepvaart werden gesloten, een bijna overeenstemmende regeling van het recht van onderzoek naar de lading en tevens naar de nationaliteit van het schip.

Het verdrag der Pyreneën, in 1659 tusschen Frankrijk en Spanje tot stand gekomen, heeft dit punt met de meeste zorg geregeld. HAUTEFEUILLE zwaait zijne bepalingen dan ook den grootsten lof toe, als hij zegt: „Les clauses de ce traité sont devenues en quelque sorte la loi maritime de toutes les nations Européennes, pendant toute la fin de ce siècle et le commencement du suivant [2])."

Wegens het gewicht van dit verdrag voor ons onderwerp zullen wij hier het daarop betrekkelijke artikel aanhalen. Wij lezen aldaar: „....les Navires d'Espagne, pour éviter tout désordre, n'approcheront pas de plus prés les François que de la portée du canon, et pourront envoyer leur petite Barque ou Chaloupe au bord des Navires ou Barques Françoises, et faire entrer dedans deux ou trois hommes seulement à qui seront montrez les Passe-ports par le Maistre ou Patron du Navire François en la maniere cydessus specifiée selon le Formulaire qui sera inseré à la fin de ce Traité; par lesquels il puisse apparoître non seulement de sa charge, mais aussi du lieu de sa demeure et résidence, et du nom tant du Maistre ou Patron que du Navire mesme, afinque, par ces deux moyens,

---

1) DUMONT, T. VI, P. I, pag. 33; HAUTEFEUILLE, *Histoire*, etc., pag. 117.

2) *Droits et devoirs* etc., Tome III, pag. 452; CAUCHY, *Droit marit. internat.*, Tome II, pag. 221; PHILLIMORE, *Commentaries upon intern. law*, Vol. III, pag. 442: „The leading Treaty which affirms and incorporates the Common Law of nations upon the subject, is the famous Treaty of the Pyrenees between France and Spain;" TRAVERS TWISS, *the Law of Nations*, V. II, pag. 183, § 94.

on puisse connoître s'il porte de Marchardises de contrebande, et qu'il apparoisse suffisamment tant de la qualité dudit Navire que de son Maistre ou Patron: aux quels passeports et lettres de mer se devra donner entière foi et créance. Et afin que l'on connoisse mieux leur validité et qu'elles ne puissent en aucune maniere estre falsifiées et contrefaites, seront données certains marques et contraseigns de chaque costé des deux seigneurs Rois [1])."

De benaming *„passeports"* wordt hier zoowel voor de lading als voor het schip gebezigd. Over het algemeen echter worden in de meeste latere tractaten, die gewoonlijk in de Fransche of Latijnsche taal [2]) werden opgesteld, met *„Passeports"* de certificaten der lading en met *„Lettres de mer"* de bewijzen van de nationaliteit der schepen bedoeld, van welke laatste dan een formulier aan de meeste tractaten werd toegevoegd. Zoo bepaalde artikel VIII van het verdrag van 17 Febr. 1668, tusschen Engeland en Holland gesloten, „ut a Magistro vel Praefecto navis exhibeantur Literae Passeportus supra memoratae (betrekkelijk de lading), nec non Literae Maritimae sive testimoniales de proprietate navium ex praescripto Formulae, quae huic Tractatui subjungitur...." [3]).

Een voorbeeld van een zoodanig formulier ontleenen wij aan het bovengenoemde verdrag van 1659, naar hetwelk ongeveer alle andere zijn ingericht. Het luidde aldus:

„A tous ceux, qui ces présentes Lettres verront, Nous Eschevins, Consuls et Magistrats de la Ville de.... faisons sçavoir à qui il appartiendra, que N. N. Maistre du Navire

---

[1]) DUMONT, T. VI, P. II, pag. 264, art. XXVII.

[2]) Een wet van Denemarken uit het jaar 1683 schreef in verband hiermede voor, dat de zeebrieven moesten zijn geschreven in het Latijn, in het Engelsch en in het Fransch; HAUTEFEUILLE, *Droits et Devoirs*, T. IV, pag. 234, noot 1; TRAVERS TWISS, *Law of Nations*, Vol. II, pag. 172.

[3]) DUMONT, T. VII, P. I, pag. 74. Misschien door een vergis zijn bij HAUTEFEUILLE, *Droits et devoirs*, T. III, pag. 453, de „Literae Maritimae" door „lettres de marque" vertaald.

.... ayant comparu devant nous a declaré avec jurement solemnel que le plus ou moins, dans lequel il est presentement le Maistre, est un navire François. Et comme Nous desirons que ledit Maistre de Navire soit aidé en ses affaires, Nous requerons en general et en particulier toutes les personnes, qui rencontreront ledit Navire et tous les lieux où il abordera avec ses Marchandises, que vous ayez agreable de le recevoir favorablement, et de le bien traiter, le retenant dans vos Ports, Rivieres et Domaines, ou le souffrant au dehors en vos Rades, moyennent le payement des Droits de Peage, et autres accoûtumez, le laissant naviger, passer, frequenter et negocier là ou en tels autres lieux qu'il luy semblera à propos: ce que nous reconnoîtrons volontiers. En foy de quoy nous avons fait mettre aux Presentes le Sceau de nostre Ville [1]."

Het zou overbodig zijn alle tractaten op te sommen, waarin deze regeling bijna geheel overeenstemmend voorkomt [2]. Vol doende zij het op te merken, dat de visite thans een dubbel doel had verkregen, nl. schriftelijke verificatie der lading en schriftelijke verificatie van de nationaliteit van het schip, terwijl de wijze, waarop deze verificatie moest plaats hebben, ook zoo nauwkeurig mogelijk was geregeld.

---

1) DUMONT, T. VI, P. II, pag. 280.

2) De voornaamste dier tractaten zijn de volgende: dat van 1646 tusschen Frankrijk en de Vereenigde Provinciën, (DUMONT, T. VI, P. I, pag. 343, art. 3); 1661 tusschen dezelfde staten (T. VI, P. II, p. 414); 1662 tusschen Frankrijk en Denemarken (T. VI, P. II, p. 438); 1664 tusschen Engeland en Tunis (T. VI, P. III, p. 32); 1674 tusschen Engeland en Holland (T VII, P. I, pag. 28 artt. 5, 6 en 7); 1678 tusschen Frankrijk en Holland (T. VII, P. I, p. 359); 1697 tusschen Engeland, Frankrijk, Holland en Spanje, (T. VII, P. II, p. 386); 1701 tusschen Holland en Denemarken (T. VIII, P. I, p. 35); 1713 tusschen Frankrijk en de Vereenigde Provinciën (T. VIII, P. I, p. 381); 1716 tusschen Frankrijk en de Hanse-steden; 1725 Spanje en Holland; 1739 Frankrijk en Holland; 1740 Sicilië en de Porte; 1742 Frankrijk en Denemarken; Zweden en Sicilië; 1748 Denemarken en Sicilië; Frankrijk en Engeland. enz. enz. enz. Zie DE MARTENS, *Essai des Armateurs*, p. 72. HAUTEFEUILLE, *Histoire*, pag. 217 en 379; DE MARTENS, *Recueil des Traités* 1761—1791.

Het schip, 't welk niet voorzien was van zeebrieven, overeenkomstig den vorm van de door zijn land gesloten verdragen opgemaakt, kon zijne nationaliteit niet bewijzen. De oorlogvoerende partijen hadden dan het recht een zoodanig schip op te brengen en verbeurd te verklaren. Die zeebrieven waren echter niet altijd de eenige middelen, welke door de tractaten werden gevorderd, om het neutraal of nationaal karakter van een schip te bewijzen. In dezen tijd was men er nog zeer verre van af, om de nationaliteit der koopvaardijschepen te beoordeelen naar de wetgeving van den staat, waartoe het voorgaf te behooren — integendeel, dikwijls werden door de machtigste staten aan de neutralen in de verdragen de voorwaarden voorgeschreven, onder welke de aan dezen toebehoorende schepen als volkomen nationaal zouden worden erkend.

Een voorbeeld hiervan ontmoeten wij in een tusschen Frankrijk en de stad Hamburg den 1sten April 1769 gesloten verdrag [1]). Art. XXX bepaalde, dat de schepen van de stad Hamburg óf aldaar, óf in eenigen anderen neutralen staat moesten zijn gebouwd. Indien zij oorspronkelijk van vijandigen bouw of eigendom geweest waren, moesten zij vóór het uitbreken van den oorlog, hetzij door burgers van de stad Hamburg, hetzij door die van een anderen neutralen staat zijn aangekocht. Van dien koop moest in het paspoort of den zeebrief van het schip worden melding gemaakt, terwijl ook het koopcontract aan boord moest aanwezig zijn. Dit alles was echter nog niet genoeg, daar een schip, hoewel het aan de gestelde voorwaarden had voldaan, om voor nationaal te kunnen doorgaan, daarenboven met een geboren of genaturaliseerden Hamburger kapitein en andere scheepshoofden van dezelfde hoedanigheid moest zijn bemand. De overige bemanning moest voor twee derde gedeelten uit geboren onder-

---

[1]) DE MARTENS, *Recueil des Traités*, Tome I, pag. 248; PESTEL, *Specim. Jurid. Inaugur.*, Ludg. Batav., 1786, pag. 47.

danen dier stad of van een neutralen staat bestaan, terwijl ook matrozen, die uit een vijandig land afkomstig waren, werden toegelaten, zoo zij nl. drie maanden vóór het ontstaan van den oorlog door de stad Hamburg of door een ander neutraal land waren genaturaliseerd. Van dit alles moest weder blijken uit den zeebrief alsmede uit de monsterrol, van welke beide een formulier aan het tractaat was toegevoegd [1]).

Het spreekt van zelf, dat de schepen dier landen, welke zoodanige verdragen hadden gesloten, aan de gestelde vereischten voldoen en de gevorderde bewijzen moesten vertoonen. Was dit niet het geval, dan werden zij als van vijandig karakter opgebracht en verbeurd verklaard, doch hadden dit dan ook aan eigen nalatigheid te wijten [2]).

Wel verre echter van zich nu strikt aan de gesloten verdragen of, bij gemis van deze, aan de inwendige wetgevingen van de afzonderlijke natiën te houden, werden door dezelfde staten ook in bijzondere reglementen aan de neutralen de voorwaarden voorgeschreven, onder welke hunne schepen als nationaal eigendom zouden worden erkend.

Die voorwaarden hadden betrekking op den bouw of den koop van het schip, op den aard en de inrichting van den eigendomsbrief, op de nationaliteit van den kapitein, de officieren of het scheepsvolk, op de vertooning van bijzondere,

---

[1]) Dezelfde bepalingen zijn te vinden in het verdrag tusschen Frankrijk en den Hertog van Mecklenburg-Schwerin van 18 Sept. 1797 bij DE MARTENS *Recueil*, T. II, pag. 33, artt. XXVIII, XXIX en XXXI, als ook in dat van 17 Maart 1789, wederom tusschen Frankrijk en Hamburg gesloten. Onder de verdragen van den nieuweren tijd, welke omtrent de samenstelling van de bemanning bepalingen bevatten, zijn voornamelijk te vermelden dat van 4—16 Juni 1800 tusschen Rusland en Denemarken en van denzelfden datum tusschen Rusland en Zweden, en Rusland en Pruissen, dat van 5—17 Juni 1801 tusschen Engeland en Rusland; van 17 Juni 1816 tusschen Denemarken en Pruissen; van 20 Nov. 1826 tusschen Engeland en de Hanse-steden.

[2]) HAUTEFEUILLE, *Droits et devoirs*, Tome IV, pag. 243; idem, *Histoire*, pag. 398.

niet door de verdragen gevorderde, papieren, enz. enz. [1]). Het is daarom moeilijk het juiste aantal papieren vast te stellen, waarvan de schepen moesten zijn voorzien [2]). Zoo bepaalde de *Ordonnance de la Marine*, in 1681 door Lodewijk XIV uitgevaardigd, dat alle schepen zouden worden verbeurd verklaard, welke niet voorzien waren van cherte-partijen, cognoscementen en facturen [3]). Het was toch vooral Frankrijk, hetwelk zich dergelijke aanmatigingen veroorloofde, waarvan de latere reglementen van 17 Febr. 1694, 23 Juli 1704, 21 Oct. 1744 en vooral het *Réglement concernant la navigation des bâtiments neutres en temps de guerre* van 26 Juli 1778 de bewijzen kunnen leveren. Dit laatste stelde voor de neutrale schepen ongeveer dezelfde vereischten vast, die wij in het met Hamburg gesloten verdrag hebben gevonden. Daarenboven schreef het voor, dat een paspoort of congé slechts voor een enkele reis konde dienen en van nul en geener waarde zou worden verklaard, indien het bewezen werd, dat het schip, waarvoor het was afgegeven, op het oogenblik der afgifte niet in een der havens was geweest van den vorst, die ze had uitgereikt. Ook zouden de paspoorten geen geloof verdienen, indien zij voor het schip een benaming inhielden, verschillend van die, waarvan in de overige scheepspapieren werd melding gemaakt, tenzij de bewijzen van naamsverandering en van de identiteit van het schip uit de overige stukken bleken, en deze door de bevoegde macht waren opgemaakt en geregistreerd. De schepen, die in een vijandig land waren gebouwd of aan een vijandigen eigenaar hadden toebehoord, konden niet voor

---

[1]) HAUTEF., *Histoire*, pag. 234 en 235.

[2]) HÜBNER, *de la saisie des bâtiments neutres*, T. II, 2e partie, ch. 3, § 10, DE MARTENS, *Essai*, pag. 72, noot *m*; HAUTEF., *Droits et devoirs*, T. IV, pag. 24 vlgd.

[3]) Liv. 3, tit. IX, art 6. PARDESSUS, *Collection*, T. IV, pag. 385. „Seront encore de bonne prise les Vaisseaux avec leur chargement, dans les quels il ne sera trouvé charte-parties, connoissemens, ni factures. Zie ook artt. 43 van het edict van 1543 en art. 70 van dat van 1584.

neutraal worden aangezien, indien aan boord van een zoodanig schip geene authentieke stukken aanwezig waren, welke in behoorlijken vorm opgemaakt, door de bevoegde macht geregistreerd en door den eigenaar of diens gemachtigde waren geteekend. Bij aankoop van prijsgemaakte schepen moesten zich ook de bewijzen zoowel van den prijs als van den koop aan boord dier schepen bevinden [1]).

Ook in de inwendige wetgevingen van andere staten treffen wij dergelijke bepalingen aan, waaronder de navigatie-acte van 1651 in Engeland, welke wij straks nader zullen behandelen.

Hoewel dus door de verdragen tusschen de verschillende staten de bewijzen van de nationaliteit der schepen werden voorgeschreven, zoo werden deze voorschriften maar al te vaak door de wetgevingen der machtigste zeestaten ontzenuwd. Men begrijpt, dat dit alles in oorlogstijden tot groot nadeel voor den neutralen handel moest strekken. Dikwijls toch werden de schepen dier natiën, omdat zij niet aan alle voorwaarden hadden voldaan of omdat niet alle papieren aanwezig waren, welke ter constateering hunner neutraliteit moesten dienen, opgebracht en voor goeden prijs verklaard, hoewel zij volgens de tractaten of de wetgevingen van hun land volkomen als nationale schepen moesten zijn erkend en geëerbiedigd [2]).

De naijver, welke sedert het begin der XVII^{de} eeuw met opzicht tot handel en scheepvaart in steeds toenemende mate tusschen de volkeren heerschte, oefende op het geheele Europeesche volkerenverkeer een machtigen invloed uit. Het gevolg hiervan was een stelsel van uitsluitende bescherming van nationalen handel, scheepvaart en scheepsbouw. Dit stelsel was

---

[1]) JACOBSEN, *Handbuch über das Practische Seerecht der Engländer und Franzosen*, Hamburg, 1805, Bd. II, pag. 250—407, 242—250; *Recueil général des anciens lois Françaises*, Paris, 1826, T. 25; HAUTEFEUILLE, *Droits et devoirs*, T. IV, pag. 27, noot 1.

[2]) Zie JACOBSEN, pag. 119—407.

weder in de bijzondere scheepvaartwetten van grooten invloed op de voorwaarden, onder welke handelsschepen eerst als volkomen nationaal konden worden erkend, om als zoodanig de voordeelen te genieten, welke aan nationale boven vreemde schepen werden verleend.

§ IV.

De wetgevingen van Frankrijk en Engeland uit de XVII^de^ *en* XVIII^de^ *eeuw tot op den tegenwoordigen tijd.*

Wij hebben voor ons onderwerp niet de scheepvaartwetgeving in haar geheelen omvang [1]) te nemen, maar kunnen ons tot haar bepalen, in zooverre zij de nationaliteit der schepen vaststelt en de bewijzen daarvan voorschrijft.

Ook is het geheel overbodig de wetgevingen van alle zeestaten uit de XVII^de^ en XVIII^de^ eeuw na te gaan en meenen wij voor ons onderwerp met de behandeling van die van Engeland en Frankrijk te kunnen volstaan.

Allereerst vestigen wij dan de aandacht op Engeland, waar wij, gelijk boven is gebleken, reeds vroeg de kenmerken van nationale schepen zien aangewezen.

Het gewichtige document, waarover wij thans willen spreken, is de door CROMWELL in 1651 uitgevaardigde navigatie-acte, welke 200 jaren lang als Engelands Magna Charta maritima heeft gegolden en het beginsel van bescherming der nationale scheepvaart, met de later daarin aangebrachte veranderingen, op de meest volledige wijze heeft toegepast. Het doel dier acte was niet alleen, om Engelands handel zooveel mogelijk in de

---

[1]) Zie omtrent den verderen inhoud der scheepvaartwetten BLUNTSCHLI und BRATER, *Deutsches Staats-Wörterbuch*, Bd. IX, pag. 204—228, M^C^. CULLOCH, *Dictionary of commerce and commercial navigation*, pag. 848; RENTZSCH, *Handwörterbuch der Volkswirthschaftslehre*, pag. 726 vlgd.; ROTTECK und WELCKER, *Staats-Lexikon*, Bd. XIV, pag. 283.

hand te werken, maar ook om aan de verbazende zeemacht der Vereenigde Provinciën, welke destijds haar hoogste toppunt had bereikt, den genadeslag toe te dienen, tot welken maatregel, grootendeels uit ijverzucht genomen, ook verschillende politieke omstandigheden het hare hadden bijgebracht [1]).

Ook na de restauratie ging men op den ingeslagen weg voort en werden in een parlementsacte van 1660 (12 Karel II, c. 18) de vroegere bepalingen, doch op nog uitgebreider wijze, weder opgenomen [2]).

De hoofdinhoud dier acte, voorzooverre wij daaruit de vereischten van de nationaliteit der koopvaardijschepen en de dienaangaande in Engeland gemaakte voorschriften kunnen leeren kennen, kwam in het kort hierop neer:

De in- en uitvoer van alle koopwaren naar of uit de landen, eilanden, plantages en gronden, welke aan zijne Majesteit, zijne erfgenamen of opvolgers, in Azie en Amerika toebehoorden, was slechts toegestaan aan schepen of vaartuigen, die ten eerste in genoemde landen waren gebouwd, ten tweede werkelijk en zonder bedrog aan inwoners van Engeland, van Ierland, van Whales of van Berwick-on-the-Tweed, in hunne hoedanigheid van wettige eigenaars en bezitters toekwamen, en eindelijk met een Engelschen kapitein en op zijn minst voor drie vierde gedeelte met Engelsche matrozen waren bemand.

Insgelijks mochten geenerlei voortbrengselen van den grond of van de nijverheid van Afrika, Azie of Amerika in Engeland, Ierland enz. ingevoerd worden, dan door schepen, welke aan inwoners dier landen, voorzooverre zij onder het gezag van zijne Majesteit stonden, toebehoorden, en wier be-

---

[1]) LASPEYRES, *Geschichte der volkswirthschaftlichen Anschauungen der Niederländer zur Zeit der Republik*, Leipzig, 1863, pag. 125 vlg.; Mr. O. VAN REES, *Geschiedenis der Staathuishoudkunde in Nederland*, Utrecht, 1865, Dl. I, pag. 197 vlgd.

[2]) ORTOLAN, *Règles internat. et diplomatie de la mer*, T. I, pag. 365; BLACKSTONE, *Commentaries* etc. Vol. IV, pag. 419; LEONE LEVI, *International Commercial Law*, Londen 1863, Vol. II, pag. 618; TRAVERS TWISS, Vol. II, pag. 250.

manning op de zooeven gezegde wijze was samengesteld. De invoer van dezelfde voortbrenselen afkomstig uit eenig ander land, welke voor Engeland enz. bestemd waren, konde slechts plaats hebben door schepen van Engelsche constructie of met Engelsche matrozen bemand. Deze maatregel diende voornamelijk om den tusschenhandel van Holland te bemoeilijken. De kustvaart was verder voorbehouden aan schepen, geheel van Engelschen eigendom en gelijk boven met Engelschen bemand.

Onder schepen van Engelsche constructie werden verstaan die, welke in Engeland, Ierland, Whales, op de eilanden Guernesey of Jersey, in de stad Berwick-on-the-Tweed of in de aan zijne Majesteit onderhoorige landen in Azie of in Amerika waren gebouwd. De voorschreven bemanning moest gedurende de geheele reis aan boord van het schip tegenwoordig zijn, uitgenomen in de gevallen van ziekte, dood, desertie enz., welke gedurende de reis plaats hadden en onder eede door den kapitein of eenig ander hoofdofficier moesten worden bevestigd.

Zoo ook mocht een geheele lijst van koopwaren slechts in Engeland enz. ingevoerd worden door schepen óf van Engelschen eigendom, óf met Engelsche zeelieden bemand, terwijl die voortbrengselen ook wel door schepen van het land, van waar gene afkomstig waren, mochten worden ingevoerd, maar alsdan was het een vereischte, dat de schepen in die landen waren gebouwd en dat hun kapitein en bemanning voor drie vierde gedeelte tot die landen behoorde.

Voor zooverre nog vreemde schepen met Engeland handel mochten drijven, moesten zij nauwkeurig aan de bepalingen der navigatie-acte omtrent hunne nationaliteit voldoen. Ten einde alle bedrog te voorkomen, 't welk men te baat zou kunnen nemen, om den eigendom of den koop van vreemde schepen te bemantelen, was verder bepaald, dat geen schip of vaartuig van vreemden bouw voor een aan Engeland enz. toebehoorend schip zou kunnen doorgaan en de privilegiën van de schepen

of vaartuigen van gezegde landen zou kunnen genieten, vóór dat zij, die op den eigendom van eenig schip aanspraak maakten, voor de daartoe aangestelde ambtenaren in de naastgelegene haven hunner woonplaats bewezen zouden hebben, dat zij geene vreemdelingen waren. Ook moesten zij in handen van genoemde ambtenaren den eed afleggen, dat zij met eerlijke doeleinden hun schip bonâ fide en zonder bedrog hadden gekocht en dat aan geen vreemdeling eenig deel of belang in genoemd schip was gereserveerd; daarbij moest worden opgegeven de som, de tijd en de plaats van den koop, de naam van den verkooper en, zoo zij er waren, die zijner medeëigenaren. Deze laatsten waren wederom gehouden denzelfden eed voor de ambtenaren van de naastbijgelegene haven hunner respectieve woonplaats af te leggen.

Daarop moest hun door de ambtenaren van de haven, waar de eed was afgelegd, een gezegeld certificaat worden ter hand gesteld, hetwelk hun tot bewijs konde dienen, dat het schip voortaan voor een der tot die haven behoorende schepen zoude doorgaan en de aan die schepen verbonden voorrechten zou kunnen genieten.

Van alle afgegeven certificaten moesten registers worden gehouden. Deze instelling, bekend onder den naam van „*the registry of ships*," is later in de parlements-acten van 7 en 8 Will. III. c. 22 en van 27 Geo. 3. c. 19. tot een volledig stelsel uitgewerkt [1]).

De Act 3 en 4 Will. IV, c. 55, (1 Sept. 1833), *for registering of British ships*, vatte die bepalingen te zamen, terwijl in een Act, *for the encouragement of British shipping and navigation*, 3 en 4 Will. IV c. 54, de vroegere navigatie-acte in enkele punten een wijziging onderging. Hoe belangrijk deze acten ook zijn, is het voor mijn onderwerp niet

[1]) Mc. CULLOCH, *Dictionary of commerce and commercial navigation*, pag. 1048 en vlgd.; KALTENBORN, *Grundsätze des practischen Europ. Seerechts*, Bd. I, pag. 52.

noodig ze hier geheel in te voegen. Ik zal mij dus tot eenige der hoofdpunten bepalen. „No ship or vessel, zoo lezen wij in § 5 der eerstgenoemde acte, shall be registered, or having been registered shall be deemed to be duly registered, by virtue of this act, except such as are wholly of the built of the said U. Kingdom or of the isle of Man, or of the islands of Guernsey or Jersey, or of some of the colonies, plantations, islands, or territories in Asia, Africa, or America, or of Malta, Gibraltar or Heligoland, which belong to his Majesty, his heirs or successors, at the time of the building of such ships or vessels, or such ships or vessels as shall have been condemned in any court of admiralty as prize of war, or such ships or vessels as shall have been condemned in any competent court as forfeited for the breach of the laws made for the prevention of the slave trade, and which shall wholly belong and continue wholly to belong to his Majesty's subjects duly entitled to be owners of ships or vessels registered by virtue of this act" [1]).

Eerst wanneer die registreering van de schepen had plaats gehad, konden zij alle voorrechten genieten, die aan de nationale schepen waren toegestaan.

Gebeurde het echter, dat een Britsch registerschip in den vreemde wegens storm, schipbreuk of eenige andere oorzaak moest worden hersteld, dan verloor het, indien nl. de kosten van herstel 20 s. per ton overtroffen, alle aanspraak op de genoemde voorrechten. In elk geval, ook wanneer de kosten van herstel die som niet overtroffen, moest hiervan bij de terugkomst in de vaderlandsche haven aan de bevoegde ambtenaren worden kennisgegeven, die daarvan weder op het *certificate of registry* moesten melding maken.

Wat de eigenaren aanging bepaalde § 12: „No person who has taken the oath of allegiance to any foreign state, except

---

[1]) 3 en 4 Will. IV, Cap. 55, § 5. *Dict. of commerce.* pag. 1049.

under the terms of some capitulation, unless he shall afterwards become a denizen [1]) or naturalised subject of the U. Kingdom bij his Majesty's letters patent or by act of Parliament, nor any person usually residing in any country not under the dominion of his Majesty, his heirs and successors, unless he be a member of some British factory, or agent for or partner in any house or copartnership actually carrying on trade in Great Britain or Ireland, shall be entitled to be the owner, in whole or in part, directly or indirectly, of any ship or vessel required and authorised to be registered by virtue of this act [2]).

De vereischten voor de bemanning bleven als boven geregeld, doch wanneer de schepen voor de kustvaart of voor de vaart tusschen de eilanden Guernsey, Jersey, Alderney, Sark of Man, alsmede voor de visscherij op de kusten bestemd waren, moest de geheele bemanning uit Britsche zeelieden bestaan [3]). Alle binnen het rijk gebouwde booten en vaartuigen, welke geheel aan Engelsche onderdanen toebehoorden en door deze bevaren werden, zouden, ofschoon zij niet als Engelsche schepen op het register waren geplaatst, voor de kust- en riviervaart van het koninkrijk en in de buitenlandsche bezittingen als Engelsche schepen worden toegelaten, mits zij nl. niet over zee voeren. Dit laatste was hun echter toegestaan binnen de grenzen der koloniën, waarin de voornaamste eigenaren van zulke schepen woonachtig waren.

---

[1]) Denizen is an alien who obtains letters patent to make him an English subject, so far as to purchase und devise land. The issue of a denizen, born before denization, cannot inherit to him, but his issue born after may. A denizen is not exempt from the alien duties, nor can he be a member of the privy council, or either house of parliament, or hold any office of trust, civil or military, or be capable of any grant from the crown." *The Cabinet Lawyer; a popular digest of the laws of England, Dictionary of Law-terms*, Londen 1867, pag. 664; ORTOLAN, T. II, pag. 379, noot 1.

[2]) 3 en 4 Will. IV, cap. 55, § 12; *Dict. of Comm.*, pag. 1050.

[3]) 3 en 4, Will. IV, cap. 54, § 12. *Dict. of Commerce*, pag. 855.

Ook aan schepen, beneden de 30 tonnen groot en bestemd voor de visscherij, ofschoon niet voorzien van een „certificate of registry," was een dergelijke vrijheid verleend [1]).

Ten einde een vreemd schip uit een Engelsch standpunt, als tot een anderen staat behoorende, te erkennen, was het noodig, dat zulk een schip binnen dien staat gebouwd, of op uitspraak van een competent gerechtshof verbeurd verklaard, of wegens overtreding der bestaande wetten ter onderdrukking van den slavenhandel aan dien staat vervallen was. Ook was het geen beletsel, zoo het in Engeland was gebouwd, mits het echter niet aan Engelsche onderdanen in een oorlog ontnomen was [2]). Omtrent de bemanning golden voor die schepen de gewone bepalingen, terwijl zij ook geheel in eigendom aan onderdanen van het vreemde rijk moesten toebehooren.

Onder Engelsche kapiteins en zeelieden in den zin dezer acte [3]) werden verstaan zij, die binnen het rijk geboren, door een acte van het parlement genaturaliseerd of „denizens" geworden waren door „letters of denization;" verder zij, die krachtens verovering of afstand van het een of ander nieuw ondekt land Engelsche onderdanen waren geworden en den gevorderden eed van trouw aan de kroon hadden afgelegd. Ook werden zij hiertoe gerekend, die in tijd van oorlog gedurende drie jaren op zijner Majesteits oorlogschepen hadden gediend. Een uitzondering gold ten aanzien van hen, die binnen het gebied der Oost-Indische compagnie waren geboren; dezen konden op dien grond niet als Engelsche zeelieden worden aangemerkt. In elk geval waren die schepen voldoende bemand, welke op elke 20 ton één Engelsch zeeman voerden, hoewel het aantal der vreemde zeelieden het vierde gedeelte van de geheele bemanning overtrof. Het bleef ook der kroon voorbehouden,

1) 3 en 4 Will. IV, cap. 54, § 13. *Dict. of comm.*, l. c.
2) Idem, § 15.
3) Idem, § 16.

om in oorlogstijden te verklaren, dat vreemde zeelieden, die twee jaren lang aan boord van zijner Majesteits oorlogschepen gediend hadden, gedurende dien oorlog als Engelsche zeelieden zouden worden aangemerkt. Verder was het geoorloofd Engelsche schepen, die tusschen plaatsen van America handel dreven, met Engelsche negers, en die, welke oostwaarts van de kaap de Goede Hoop, binnen de grenzen der Oost-Indische compagnie, voeren, met Lascars of andere inboorlingen dier streken te bemannen. Wanneer zich aan boord van een Engelsch registerschip, waar dit zich ook ophield, een grootere verhouding vreemde zeelieden bevond dan bij de wet was veroorloofd, moest door den schipper of de reederij voor elken overtolligen matroos tien pond sterling als boete worden betaald. Ingeval van bewezen overmacht of toeval kon hiervan echter vrijstelling worden verleend, terwijl ook aan de regeering de bevoegdheid was toegekend, in de verhouding van het door de wet bepaalde aantal inlandsche en vreemde matrozen naar de omstandigheden verandering te brengen [1].

Het „certificate of registry", het bewijs van de nationaliteit van een Engelsch schip, kan met de „acte de francisation," waarover wij straks zullen spreken, op eene lijn worden gesteld. Het bevat de namen der eigenaars, de gedeelten, waarvoor elk eigenaar van het schip is, den naam van het schip, zijn inhoud, de plaats, waar het is gebouwd, een afschrift van het certificaat van den scheepsbouwmeester of, als het is prijs gemaakt, van het vonnis van den rechter, alsmede een nauwkeurige beschrijving van de hoogte, de breedte, het aantal dekken, masten enz. De vorm van zulk een certificaat is voorgeschreven in de Act 3 en 4 Will. IV, c. 55, § 2 [2], terwijl § 13 dierzelfde acte de verklaring bevat, die

[1] *Dict. of comm.* etc., pag. 855 en vlgd. Rotteck en Welcker, *Staats-Lexikon*, Band IX, pag. 223 vlgd.

[2] *Dict. of commerce* etc., pag. 1048.

door de eigenaars vóór het afgeven van zulk een certificaat moet worden afgelegd.

De eerste vraag, die zich thans aan ons voordoet, is, of door het stellen van dergelijke strenge eischen voor de nationaliteit der koopvaardijschepen, het doel, 'twelk men zich daarbij voorstelde, nl. bevordering en opbeuring van inlandschen scheepsbouw, aankweeking van bevaren zeelieden, bloei van den handel enz., is verwezenlijkt geworden.

Langen tijd heeft men gemeend, dat het indirect dwangmiddel van bescherming en het directe uitsluitingssysteem, die tweehonderd jaren lang door de Engelsche navigatie-acte in al hun omvang zijn toegepast, den grond voor Engelands zeemacht hebben gelegd [1]). Hadden de andere handeldrijvende staten terzelfder tijd, waarop die acte werd uitgevaardigd, het voorbeeld van dat land gevolgd en er van hunne zijde dergelijke bepalingen tegenover gesteld, dan had Engeland, zoo beweerde men, zonder eenigen twijfel zijn systeem moeten laten varen op gevaar af van zich geheel tot eigen handel beperkt te hebben gezien. Daar dit echter in het eerst het geval niet was geweest, kon Engeland het gehuldigd systeem, ten nadeele van andere staten en ter ontwikkeling van eigen krachten, vrijelijk doorzetten.

Nauwkeurige navorschingen hebben vooral in den laatsten tijd de uitwerkselen van dat stelsel van een geheel andere zijde leeren beschouwen. Zelfs konden reeds enkele schrijvers ten tijde van het ontstaan dier acte sommige harer nadeelige gevolgen niet loochenen [2]). ADAM SMITH is van oordeel, dat de acte niet gunstig was voor den vreemden handel en

---

[1]) „Sous l'influence de cette législation," zoo spreekt HAUTEFEUILLE, *Histoire* etc., pag. 263, „la marine commerciale de l'Angleterre fit des progrès qui tiennent du prodige; elle fut bientôt la première du monde; et cette superiorité est telle aujourd'hui, qu'elle peut se passer de la protection de l'acte de navigation."

[2]) JOSIAH CHILD, *Treatise on trade*, *Glasgow*, 1691, pag. 89.

het toenemen van den rijkdom, die daaruit kon ontstaan; daar echter de veiligheid (defence) van het land van grooter gewicht was dan rijkdom, mocht zij wellicht de wijste instelling van alle handelsmaatregelen van Engeland heeten [1]).

De bloei van Engelands scheepvaart moet echter niet aan die acte worden toegeschreven. Gene had in geheel andere oorzaken zijn grond, zoo als in de lust voor het zeeleven, eigen aan het Engelsche volk, de gunstige ligging van het land, zijn gelijkmatigen politieken vooruitgang, de vele technische uitvindingen enz. Door dit alles werden de nadeelige gevolgen der navigatie-acte niet zoo diep gevoeld; van daar ook dat Engeland zoo langen tijd aan zijne oude wetten heeft kunnen vasthouden [2]).

Van een eigenlijke navigatie-acte vinden wij in Frankrijk voor het laatst der XVIII^{de} eeuw geen melding gemaakt. Wel werd in 1655 een tonnegeld van 50 sous van vreemde schepen geheven en in 1659 daaraan het verbod toegevoegd, dat, zoo lang er in de Fransche havens nog Fransche schepen aanwezig waren, vreemde schepen zelfs tegen betaling van het tonnegeld niet mochten worden bevracht; doch voor ons onderwerp mogen deze bepalingen als van minder belang worden voorbijgegaan [3]).

In de reeds vermelde „*Ordonnance touchant la marine du mois d'Août* 1681" werden de reglementen van het oude Fransche zeerecht met nieuwe vermeerderd [4]). Zoo was ook hier de

---

[1]) *Recherches sur la nature et les causes de la richesse des nations*, par ADAM SMITH, Paris 1843. Traduct. du comte GERMAIN GARNIER etc., Tome II, pag. 47 vlgd.

[2]) RENTZSCH, *Handwörterb. d. Volkswirthschaftslehre*, pag. 731—733.

[3]) LASPEYRES, *Geschichte* etc., pag. 126; SCHERER, *Geschichte d. Welth.*, Bd. II, pag. 523. Zie ook BLUNTSCHLI en BRATER, *Deutsches Staatswb.*, Bd. IX, pag. 221.

[4]) PARDESSUS, Tome IV, pag. 325—419, 239—247; *Algemeene verhandeling van de Heerschappy der zee en een compleet lichaam van de Zeerechten* etc., uit het Engels vertaald door PIETER LE CLERCQ, Amsterd., 1757, pag. 354—461; HAUTEFEUILLE, *Histoire* etc., pag. 264.

Admiraal belast met het afgeven van „Congez, Passeports, Commissions et Sauf-conduits aux Capitaines et Maistres de Vaisseaux équipez en Guerre ou Marchandise," terwijl hem tevens de bevoegdheid werd gegeven, om bij elke rechtbank der Admiraliteit een procurator of ontvanger aan te stellen, welke die „Congez" voor hem konde afgeven en daarvan de rechten heffen [1].

Van groot belang is voor ons Titel X van het 1ste Boek dezer ordonnantie, welks drie eerste artikels in verband met een reglement van 24 Oct. 1681 een uitvoerige regeling behelzen van de vereischten voor en de bewijzen van de nationaliteit van Fransche koopvaardijschepen [2].

Geen schip mocht de havens van het koninkrijk verlaten, om in zee te steken, zonder voorzien te zijn van een congé van den Admiraal, geregistreerd ter griffie van de Admiraliteit op de plaats van vertrek, op straffe van confiscatie. Dit congé moest bevatten den naam van den schipper, dien van het schip, zijn grootte en lading, de plaats zijner bestemming en die van zijn vertrek. De schippers waren echter niet gehouden zich van brieven te voorzien, om naar de haven hunner woonplaats terug te keeren, indien deze gelegen was onder het ressort der Admiraliteit, waar zij gelost hadden.

Het reglement van 24 Oct. houdt zich met de verdere regeling van dit onderwerp bezig [3].

Ten eerste was het aan alle Fransche schippers verboden, 't zij door het leenen van hunnen naam, 't zij door het koopen van vreemde schepen onder een gesimuleerd contract, zeebrieven en paspoorten aan vreemdelingen te bezorgen, ten einde hunne schepen onder Fransche vlag te doen varen. Die zeebrieven konden slechts worden uitgereikt aan schepen, die

---

[1]) Liv. I, Tit. I, art. 3 en 12; PARDESSUS, l. c., pag. 326.
[2]) PARDESSUS, l. c. pag. 340.
[3]) Idem, p. 415; LE CLERCQ, pag. 458 vlg.

werkelijk in de Fransche havens lagen, echter voor niet langer dan de reis, voor welke zij werden afgegeven, en voor niet langer dan zes maanden [1]).

Na verloop van dien tijd werden zij door een aparte clausule, welke aan het congé was toegevoegd, van nul en geener waarde verklaard, tenzij zij waren afgegeven „pour les voyages de long cours," voor welke de kracht van den zeebrief gold gedurende de geheele reis en in geen geval voor langer dan één jaar. Ook was het veroorloofd zeebrieven af te geven voor schepen, die Fransche onderdanen buitenslands hadden gekocht of aldaar hadden doen bouwen en die nog geen der Fransche havens hadden aangedaan. Deze zeebrieven golden echter voor niet langer dan drie maanden, zonder dat er nieuwe mochten worden uitgereikt, indien die schepen niet binnen dezen termijn in de Fransche havens waren binnengebracht.

Indien kooplieden of andere particulieren in de havens van het koninkrijk schepen hadden gebouwd of aldaar aangekocht, moesten zij voor de ambtenaren der Admiraliteitskantoren hunner woonplaats de verklaring afleggen, dat het schip hun geheel in eigendom toebehoorde of, ingeval anderen er deel aan hadden, de namen hunner medereeders bekend maken. Deze mochten geene vreemdelingen, maar enkel Franschen zijn, die in het koninkrijk hunne vaste woonplaats hadden. Hun eigendomsbrief moest ter griffie worden geregistreerd. Mocht een Franschman een schip in vreemde landen willen doen bouwen, zoo moest hij hiervan terstond aan gemeld kantoor kennis geven en dit herhalen, wanneer het schip voltooid was,

---

[1]) Art. 2 van het reglement bepaalde, „que les Commissions, Congez et Passeports ne soient donnez qu' aux Vaisseaux et Bastiments qui seront actuellement dans les Ports de France; et que les dits Congez soient limitez pour le temps qu'il conviendra pour le voyage etc. Met die „Commissions" worden hier de bovengemelde machtigingen ter kruisvaart, met de „Passeports" de in de verdragen vermelde paspoorten voor de lading bedoeld.

welke verklaring moest inhouden de plaats, waar het schip was gebouwd, zijn grootte, de reis, waarvoor het was bestemd, alsmede een opgave der medereeders. Bij koop van schepen in den vreemde werd een dergelijke verklaring vereischt, als ook de registreering van het koopcontract ter griffie van het Admiraliteitskantoor.

Zoo er in die landen, waar de koop of de bouw van het schip had plaats gehad, van wege de Fransche regeering een consul was aangesteld, waren de eigenaars gehouden ten kantore der Admiraliteit een attest van dien consul over te leggen, behelzende den staat en de hoedanigheid van het schip, zijn bekendheid, voor zooverre hij ze had, met de koopers of ondernemers, alsmede de door hem gelegaliseerde contracten, die aldaar ter zake van het schip, ten overstaan van notarissen of andere ambtenaren waren verleden.

Eindelijk waren de eigenaars van die schepen, hetzij deze dan binnenslands, hetzij zij buitenslands waren gebouwd of aangekocht, verplicht ter griffie van de Admiraliteit een lijst van het scheepsvolk over te leggen, waarin hunne namen, ouderdom, woonplaats en geboorteland moesten worden vermeld. De kapitein, schipper of patroon en de officieren moesten geheel en het overige scheepsvolk voor twee derde deelen de hoedanigheid van Franschman bezitten en werkelijk met der woon in Frankrijk zijn gevestigd, bij gebreke waarvan geene zeebrieven mochten worden afgegeven.

Bij verkoop van Fransche schepen aan vreemdelingen werd hiervan al weder een verklaring en de registratie van het koopcontract vereischt.

Tot straf was op de overtreding dezer bepalingen verbeurdverklaring van het schip en een geldboete van duizend livres bedreigd, terwijl bij recidive lijfstraffen werden toegepast.

De vereischten voor de nationaliteit van Fransche schepen waren dus hoofdzakelijk gesteld als volgt:

1° wat den bouw van het schip betrof — vrijheid om ze buitens- of binnenslands te laten bouwen;

2° wat den eigendom aanging — geheele wering van vreemdelingen;

3° met opzicht tot de bemanning — hoedanigheid van Franschman en inwoner van het koninkrijk voor den kapitein en de officieren, en voor het overige scheepsvolk voor twee derde gedeelten.

Over het algemeen brachten de verordeningen, die op het reglement van 1681 volgden, weinig verandering aan [1]).

De wetten echter, welke gedurende de revolutie werden uitgevaardigd, kenmerkten zich in het stellen der vereischten voor de nationaliteit door eene groote mate van gestrengheid. Het *Décret relatif à l'acte de Navigation* van 21 Sept. 1793, alsmede het *Décret contenant des dispositions relatives à l'acte de Navigation* van 27 Vendémiaire an II (18 Oct. 1793) [2]) dragen hiervan de sprekendste bewijzen. Een Fransch schip moest voor het geheel aan Franschen toebehooren. Zelfs mocht een Franschman, die in een vreemd land zijn woonplaats had, noch voor het geheel, noch voor een gedeelte, eigenaar van een Fransch schip zijn, tenzij hij in een Fransch handelshuis, hetwelk op Frankrijk of de Fransche bezittingen handel dreef, was geassocieerd. Daarenboven moest door een certificaat van den Franschen consul, die daar ter plaatse resideerde, worden geconstateerd, dat hij geen trouw aan dien vreemden staat had beloofd en zich onder de consulaire rechtspraak van Frankrijk had gesteld [3]).

---

[1]) Zie de bij DALLOZ, *Jurisprudence générale*, Paris, 1850, Tome XVIII, in voce: *droit maritime*, vermelde wetten van Maart 1716 en Jan. 1717; zie ook PARDESSUS, Tome IV, pag. 340, noot 3.

[2]) RONDONNEAU, *Collection des lois Françaises* etc., Paris, 1811, Tome IV, pag. 370—378.

[3]) Art. 2 van 21 Sept. 1793 en Art. 12 van 27 Vendém. an. II; RONDONNEAU l. c., pag. 373.

De eed, die door den eigenaar vóór de overgave van het congé en de *acte de francisation* — waarover wij straks zullen spreken — moest worden afgelegd, bevatte hieromtrent het volgende: „.... jure et affirme .... que je suis citoyen de France, soumis et fidèle à la constitution des Français, ainsi que les associés si dessus (s'il y en a); qu'aucun étranger n'est directement ou indirectement intéressé dans le susdit bâtiment."

Den 13den Mei 1791 treffen wij een wet aan, die den invoer van buitenslands gebouwde schepen in Frankrijk verbood [1]). Het decreet van 21 Sept. 1793 bepaalde verder, dat geenerlei schip voor nationaal kon doorgaan, zoo het niet óf in Frankrijk of in de koloniën en andere bezittingen van Frankrijk was gebouwd, óf op den vijand prijsgemaakt, óf wegens overtreding van de wetten der Republiek was verbeurd verklaard [2]).

De scheepvaart van Frankrijk verkeerde in een kwijnenden toestand. De buitenlanders, vooral de Engelschen en Hollanders, hadden zich van zijn handel meester gemaakt, ja zelfs was de kustvaart grootendeels in hunne handen. Evenzoo was het met den handel op de koloniën en Fransche bezittingen gesteld, en algemeen werd de Fransche vlag door zoogenaamde „francisations simulées" tot dat doel gebezigd. Op het voorbeeld van Engeland, aan welks acte van navigatie men dit alles grootendeels toeschreef, meende men, in de gegeven omstandigheden, ook voor Frankrijk een dergelijke wet te moeten maken, die dan ook den 21sten Sept. 1793 werd uitgevaardigd [3]). Alle indirecte handel met het buitenland werd daarom verboden. De handel op de koloniën en de Fransche bezittingen werd slechts aan Fransche schepen voorbehouden.

---

[1]) PARDESSUS, Tome IV, p. 415, noot 2.
[2]) Art. 2 van 21 Sept. 1793; RONDONNEAU, l. c.
[3]) BLUNTSCHLI und BRATER, *Staats-Wörterbuch*, Bd. IX, pag. 222.

De schepen van andere natiën mochten slechts de voortbrengselen, gewassen en handwerken van hun eigen land in Frankrijk invoeren, maar hiervoor was het noodig, dat de officieren en drie vierde van de bemanning dier vreemde schepen tot het land behoorden, welks vlag door het schip werd gevoerd. Dit aan de schepen van die natiën voorgeschreven vereischte zou dus moeten dienen, om te voorkomen, dat hare vlaggen door andere schepen zouden worden gebruikt en aldus de strekking der genoemde bepaling, nl. afschaffing van allen indirecten handel, illusoir zou worden gemaakt. Natuurlijk werd ook aan vreemde schepen de handel van de eene Fransche haven op de andere verboden.

In welken verschillenden zin in verschillende tijden het woord „vrijheid" is gebezigd, blijkt uit een rapport, door BERTRAND BARÈRE in de nationale conventie omtrent de acte van navigatie in de zitting van 21 Sept. 1793 uitgebracht.

„Citoyens, zoo begon hij, c'est le 21 Septembre 1792 que la convention a prononcé la liberté de la France, ou plutôt la liberté de l'Europe. C'est à pareil jour, le 21 Septembre 1793, que la convention doit proclamer la liberté du commerce, ou plutôt la liberté des mers. Ce n'est pas assez pour vous d'avoir fondé la république politique; il vous reste à fonder la politique commerciale, cette langue universelle qui doit amener un jour la paix du monde et le bonheur des hommes. L'acte de navigation anglaise fut fait au milieu d'une révolution monarchique; il a l'empreinte du despote qui le créa: l'acte de navigation française sera décrété au milieu d'une révolution démocratique; il aura le caractère de la liberté, de l'égalité qui l'a produit [1]."

Weinig strooken zeker, gelijk wij reeds uit enkele voorbeelden gezien hebben, de bepalingen van de voorgedragen

---

[1]) *Réimpression de l'ancien Moniteur*, Paris, 1860, Tome XVII, pag. 718—720, 722—726. Zie ook pag. 44 en 45 en pag. 263—265.

wet met de vrijheid van handel en zeevaart, die de spreker met zooveel eloquentie verkondigt.

In verband met de voorgaande bepalingen moest ook de nationale scheepsbouw worden aangewakkerd en tevens in een voldoend aantal nationale zeelieden worden voorzien.

„Vous voulez une marine, zoo luidt het verder in het rapport van BARÈRE, car sans marine point de colonies, et sans colonies point de prospérité commerciale. Eh bien! pour avoir une marine telle qu'il la faut à la plus étonnante republique, qui ait jamais existé, il faut des vaisseaux; il y a plus, il faut les construire; il faut des matelots, et la patrie les donne: voilà le berceau de la marine. Les Anglais l'ont senti, il y a cent cinquante ans, et la marine anglaise est la plus brillante."

Opmerkenswaardig zijn vooral de volgende woorden, die hij met de vrijheid van handel in overeenstemming schijnt te brengen: „Forcer à la construction, c'est créer cette rare et précieuse réunion d'hommes et d'ouvriers, des mains desquels partent les vaisseaux neufs ou réparés.

Forcer à la construction, c'est établir des chantiers, c'est former des magasins, c'est multiplier les bras utiles, c'est produire des artistes et des ouvriers de tout genre, qu'on retrouve tout-à-coup et pour les spéculations paisibles du commerce, et pour les besoins terribles de la guerre.

Forcer les nationaux à la construction, c'est augmenter la navigation par la necessité, d'aller chercher les bois, les chanvres et les matériaux nécessaires, ou dans diverses parties de la France, ou dans l'étranger; c'est nécessiter plus de navires de transport, c'est augmenter parmi nous le bénéfice du fret, c'est prodiguer le pavillon tricolore sur toutes les mers, c'est centupler nos échanges, nos relations commerciales et nos profits. Ce serait une étrange spéculation que celle d'un peuple navigateur, qui achèterait au dehors la marine, et dont la marine dépendrait sans cesse des marchands qui la lui fourniraient; ce serait une étrange combinaison commer-

ciale que celle qui mettrait en réserve chez un autre peuple, ou dans des chantiers étrangers, ses charpentiers, ses forgerons, ses calfats, ses voiliers; il faut donc construire. L'acte de navigation ne reconnaît et ne privilégie que ce qui est construit en France ou dans ses possessions. L'acte de navigation recréera donc notre marine.

Acheter un vaisseau étranger, c'est payer un impôt énorme à l'étranger, c'est punir nos chantiers, c'est ruiner nos ouvriers; achetons les matières premières: que nos ports leur soient ouverts, que les producteurs de ces matières les apportent ou que nous allions les chercher, c'est assurer nos richesses navales en tout genre. Voilà ce que produit un acte de navigation.

Acheter un vaisseau étranger, c'est s'exposer à avoir une mauvaise marine, peu solide, mal construite, et de matière douteuse ou peu durable; c'est là le fruit de l'expérience, attestée par nos marins; fabriquer notre marine, c'est créer en maîtres intéressés à sa durée. Voilà ce que produit un acte de navigation."

Wij begrijpen, dat in dien tijd dergelijke schoonklinkende woorden algemeen ingang moesten vinden. Wel zag men in, dat door uitsluiting van vreemdelingen van den eigendom der nationale schepen vreemd kapitaal uit de Fransche handelsondernemingen zou worden teruggetrokken, dat er dikwijls gebrek aan Fransche zeelieden konde komen, maar de voordeelen, die de navigatie-acte zoude aanbrengen, moest in een mogelijk gebrek aan kapitaal kunnen voorzien en het nieuwe leven, daardoor teweeg gebracht, zou den lust voor het zeeleven aanwakkeren. Daarom eischte men, dat de bemanning van nationale schepen voor drie vierde gedeelten uit Franschen moest bestaan, terwijl natuurlijk alle officieren die eigenschap moesten bezitten.

De grootheid van Engelands zeehandel werd aan zijn acte van navigatie toegeschreven, en dus als onomstootelijke waarheid aannemende, dat ook Frankrijk door een dergelijke acte

die voordeelen zou deelachtig worden, begon men, vóór men dit nader had onderzocht, op dien grondslag het gebouw van bescherming en uitsluiting op te bouwen.

Die acte van navigatie alsmede de wet van 27 Vendém. an II zijn nog heden ten dage in Frankrijk van kracht. Voor zooverre er echter in hare bepalingen door latere wetten wijzigingen zijn gemaakt, zullen wij deze in het volgende hoofdstuk vermelden.

Met opzicht tot het verbod, om buitenslands gebouwde schepen voor nationaal te kunnen doen doorgaan, was reeds in de wet van 21 Sept. 1793 een wijziging gemaakt omtrent op den vijand prijsgemaakte schepen. De wet van 27 Vendém. an II bepaalt verder, dat, indien eenig vreemd schip op de kusten van Frankrijk of van de Fransche bezittingen is gestrand en zoodanig beschadigd, dat de eigenaar of verzekeraar de voorkeur geeft het te verkoopen, dat schip, zoo het geheel in eigendom van een Franschman komt en na de kosten van herstel, die ten minste een vierde van den koopprijs moeten bedragen, door Franschen wordt bemand, voor een Fransch schip zal gehouden worden. Hoe streng echter, buiten dit geval, bovengemeld verbod is doorgevoerd, bewijst ons art. 8 der genoemde wet, hetwelk aan een Fransch schip zijn nationaal karakter ontneemt, indien de kosten van kalfatering, in een vreemd land gemaakt, de zes livres per ton overtreffen, tenzij de noodzakelijkheid der meerdere kosten in het door den kapitein en de andere officieren van het schip geteekend en door den Franschen consul of twee Fransche kooplieden gewaarmerkt rapport wordt geconstateerd. Dit rapport moet aan het bureau van de Fransche haven, waar het schip zal terugkomen, worden afgegeven [1]).

Na dit een en ander omtrent de vereischten voor de natio-

---

[1]) PARDESSUS, *Collection* etc., Tome IV, pag. 415; RONDONNEAU, l. c. dag. 372.

liteit van Fransche schepen te hebben opgemerkt, moeten wij nog op enkele formaliteiten letten, die bij den bouw van schepen moeten worden in acht genomen, en nagaan, welke papieren als geldig bewijs der nationaliteit zijn voorgeschreven.

Wil iemand in Frankrijk een schip laten bouwen, dan moet daarvan aangifte worden gedaan aan het douanen-kantoor van de haven, onder welks ressort de scheepstimmerwerf is gelegen [1]). Deze verklaring wordt vervolgens in een register ingeschreven. Wanneer het schip is voltooid, legt de eigenaar aan hetzelfde kantoor, alsmede aan het commissariaat van de scheepsinschrijving een certificaat van den bouwmeester over, 'twelk bij ons onder den naam van bijlbrief bekend is [2]); ter zelfder tijd geeft hij te kennen, in welke haven het schip moet 't huis behooren. Die haven is van dien stond af de woonplaats van het schip. Wel kan het later van woonplaats veranderen, ook zoo het in dezelfde hand is gebleven, doch daarvan moet aan de eerst- en latergekozene woonplaats worden kennis gegeven, welke verandering dan weder in de registers wordt ingeschreven. Daarenboven wordt vereischt, dat de eigenaar den naam, dien hij aan het schip wenscht te geven, bekend maakt. Vroeger kon men dien naam, met inachtneming van zekere formaliteiten, bijv. algemeene bekendmaking en opgave dier verandering op den rug der „acte de francisation," zoo dikwijls men verkoos, veranderen. Een wet van 5 Juli 1836 verbood dit echter geheel, zoodat thans in geen geval de eigenaar zelf of eenig later verkrijger het schip den eens verkregen naam kan ontnemen.

De naam van het schip en die van de haven, waartoe het

---

[1]) De instelling der Admiraliteit was afgeschaft door een wet van 15 Mei 1791 en hare werkzaamheid overgedragen aan de „administrateurs de la marine" volgens tit. II van de wet van 13 Aug. 1791 en die van 27 Vendém. an II, PARDESSUS, Tome IV, pag. 295 en 340.

[2]) KALTENBORN, *Grundsätze des praktischen Europäischen Seerechts* etc., Bd. I, pap. 85.

behoort, moet, zoo het meer dan dertig tonnen groot is, op den achtersteven geplaatst worden [1]), vanwaar hij niet mag worden weggenomen op een boete van 3,000 livres voor den eigenaar of kapitein. Beneden de dertig tonnen groot, dragen de Fransche schepen een nummer en de merken van hun eigenaar en van de haven, waartoe zij behooren.

De door den eigenaar af te leggen verklaring bevat, behalve het reeds opgenoemde, de opgave van den vorm en inhoud van het schip, m. a. w. een nauwkeurig signalement, om zijn identiteit te bewijzen, hetwelk, door de douanen geverifiëerd, weder in het register wordt ingeschreven. Die verificatie dient, om den tonneninhoud (jaugeage) te constateeren, hetwelk van groot belang is voor de heffing van rechten en voor de privilegiën, die aan de nationale schepen naar hun verschillende grootte zijn toegestaan [2]).

Nadat de eed omtrent den eigendom van het schip is afgelegd en de eigenaar borg heeft gesteld, wordt hem door de administratie der douanerie, volgens de regelen bij de reglementen bepaald, een „acte de francisation" overhandigd. Die acte is het geschrift, waardoor de nationaliteit van een Fransch schip wordt geconstateerd, zoo het aan de bovengestelde vereischten heeft voldaan en de formaliteiten ter verkrijging dier acte zijn in acht genomen. Zij bevat den naam van den eigenaar, een nauwkeurige beschrijving van het schip, alsmede het attest, dat het gemeten en goed gebouwd is. Behoort het schip aan meerdere eigenaren, dan moeten de rechten van elk hunner op den rug der acte worden omschreven, gelijk ook

---

[1]) Les noms du bâtiment et du port auquel il appartient, seront marqués à sa poupe en lettres blanchs de quatre pouces de hauteur, sur un fond noir," art. 19 van 27 Vendém. an II; RONDONNEAU, l. c., pag. 375.

[2]) De wijze van „jaugeage" was bepaald bij de wet van 12 Nivôse an XI, doch is later geregeld door de wet van 5 Juli 1836. Hoogst wenschelijk zou het zijn, zoo daaromtrent een algemeen stelsel bij de verschillende volkeren werd aangenomen. Zie de *Dictionnaire du Commerce et de la Navigation*, Tome II, pag. 808. vlgd.

van een verandering van eigenaren, bijv. in geval van verkoop, op dezelfde wijze moet worden melding gemaakt [1]).

Bij wettig bewezen verlies der acte, alsmede indien bij bedwongen verkoop de vorige eigenaar zijn acte niet wil afgeven, moet, met inachtneming van alle vroegere formaliteiten, een nieuwe worden afgegeven; dit laatste heeft ook plaats, indien door reparatie of op andere wijze de tegenwoordige staat van het schip niet meer met de oorspronkelijke beschrijving in de acte overeenstemt [2]).

Het is den eigenaren op zware boeten verboden de acte te verkoopen, weg te schenken, ter leen te geven of er anders over te beschikken dan voor het doel, waarmee zij is uitgereikt. Ook moet zij, ingeval van verlies of van verkoop van het schip aan vreemdelingen, aan het kantoor, waar *zij* is afgegeven, worden terugbezorgd [3]).

De kapitein is gehouden de acte de francisation altijd aan boord te hebben, gelijk art. 226 Code de Comm. dat voorschrijft. Behalve deze worden verder vereischt de eigendomsacte en de monsterrol, terwijl de wet van 27 Vendém. an II buitendien nog bepaalt, dat geen schip de Fransche havens mag verlaten, zonder voorzien te zijn van een „congé", af te geven aan het kantoor der douanen van de haven, waaruit het schip vertrekt [4]). De overige papieren, die eveneens aan boord moeten aanwezig zijn, hebben slechts betrekking

---

[1]) „Les ventes du partie de bâtiment seront inscrites au dos de l'acte de francisation, par le préposé du bureau, qui en tiendra registre, et auquel il sera payé 6 livres pour chaque tel endossement." Art. 17 van 27 Vendém. an II.

[2]) Artt. 20 en 21 van 27 Vendém. an II.

[3]) Zie verder art. 15 en 16 van 27 Vendém. an II.

[4]) Aan vreemde schepen wordt een „passeport" afgegeven, 'twelk den kapitein van een zoodanig schip de vrijheid geeft, om uit een Fransche haven zee te kunnen kiezen en tevens dient om te bewijzen, dat dat schip alle rechten heeft betaald en aan alle verplichtingen heeft voldaan, die door de wet zijn voorgeschreven. *Dict. du Comm.* etc., T. II pag. 792, in voce *Navigation.*

op de lading en dienen niet, gelijk de opgenoemde, om de nationaliteit van het schip te bewijzen.

Uit hetgeen wij boven omtrent de vereischten voor de acte de francisation gezegd hebben, blijkt duidelijk, dat de door de Code de Co. geëischte eigendomsacte eigenlijk overbodig kan worden genoemd. Ware het, dat de acte de francisation slechts op het schip alleen betrekking had, dan zou het begrijpelijk zijn, dat daarenboven een eigendomsacte werd gevorderd; nu echter is zij onnut [1]. De rôle d'équipage wijst aan, dat het schip met het bij de reglementen vereischte aantal nationale zeelieden is bemand, terwijl het congé dient, om te bevestigen, dat het schip het recht heeft zich de acte de francisation ten nutte te maken. Deze laatste toch geldt voor altijd, maar het congé is voor schepen beneden de dertig tonnen en voor alle vaartuigen, die in de kustvaart, de visscherij en riviervaart gebruikt worden, slechts voor één jaar van kracht [2]. Voor schepen boven de dertig tonnen gold het congé slechts voor de reis, waarvoor het was genomen. Bij de wet van 6 April 1841 is echter hare geldigheid voor alle schepen zonder onderscheid op één jaar bepaald. Na verloop van dien tijd zijn de kapiteins gehouden deze acte te vernieuwen [3].

---

1) *Dict. du comm. et de la navig.*, Tome II, pag. 970.
2) Art. 5 van Vendém. an II.
3) *Dict. du comm. et de la navig.*, Tome I, pag. 800.

HOOFDSTUK II.

De tegenwoordig geldende wetgevingen omtrent de nationaliteit van koopvaardijschepen.

Gelijk wij in het voorgaande hoofdstuk gezien hebben, hadden de wijzigingen, die in de Engelsche navigatie-acte tot stand waren gekomen, er weinig toe bijgebracht, om de gestrengheid der vereischten voor de nationaliteit van Engelsche schepen te temperen. Na een reeds sedert eenige jaren met heftigheid gevoerden strijd tusschen de voorstanders der bescherming en die van den vrijen handel *(freetraders)*, kwam er den 26 Juni 1849 (12 en 13 Vict. c. 29) een volledige hervorming in den geest van het tweede stelsel tot stand, die den 1 Jan. 1850 in werking is getreden. Reeds in 1847 was men begonnen door een commissie uit het parlement een uitvoerig onderzoek omtrent de werking der scheepvaartwetten op handel, scheepvaart en fabriekwezen te doen instellen [1]).

De eenige, doch gewichtige verandering, die in de wet van '49 omtrent de nationaliteit der koopvaardijschepen tot stand kwam, was deze, dat het monopolie der Engelsche scheepstimmerwerven werd opgeheven, zoodat de Engelsche reeders niet langer in hunne vrijheid werden beperkt, om buitenslands

---

[1]) L. v. VLIET, *Engelands wereldhandel. Verslag der commissie van onderzoek* enz., 's Gravenhage, 1847—1853.

gebouwde schepen onder Engelsche vlag te doen varen. Volgens het laatste tarief van inkomende rechten wordt echter van houten schepen, die in den vreemde of in een der overzeesche bezittingen zijn gebouwd, naar hun tonneninhoud, een matig invoerrecht geheven, daar ook het scheepstimmerhout nog aan een invoerrecht is onderworpen. IJzeren schepen daarentegen zijn daarvan ontheven.

De overige vereischten der nationale schepen bleven in genoemde wet bekrachtigd, totdat bij een acte van 20 Augustus 1853 (16 en 17 Vict. cap. 131, art. 31) werd bepaald, dat de kapitein en de overige bemanning zoowel uit Engelschen als uit vreemdelingen, ja zelfs geheel alleen uit de laatsten zou kunnen bestaan.

Om eigenaar van een Engelsch schip te kunnen zijn, wordt volgens 17 en 18 Vict. cap. 104 vereischt, dat men Engelander zij van geboorte en geen eed van getrouwheid aan een vreemden staat hebbe afgelegd, of dat men zij genaturaliseerd [1]) of denizen gemaakt, of dat men van wege het bevoegd gezag hiertoe een bijzondere autorisatie verkregen en den eed van getrouwheid aan de Engelsche kroon hebbe afgelegd. Ook mogen in Engeland of in de Engelsche bezittingen gevestigde vennootschappen op hare schepen de Engelsche vlag voeren. Een Engelsch koopvaardijschip moet dus, om voor nationaal te kunnen doorgaan, geheel aan Engelschen of hiermee gelijkgestelde personen in eigendom toebehooren.

Als bewijs hiervan geldt het certificaat van inschrijving, waaraan elk schip boven de 15 of 30 ton is onderworpen [2]).

Voor een deel hebben wij reeds in het voorgaande hoofd-

---

[1]) Naturalization can only be granted by act of parliament, for by this an alien is put in the same situation as a natural born subject; except that he is incapable, as well as a denizen, of being a member of parliament or of the privy council" *The Cabinet Lawyer*, *Dictionary of Law-terms*, pag. 125.

[2]) ORTOLAN, *Règles intern. et diplom. d. l. mer*, T. I, pag. 170 en 375—384; *the Cabinet Lawyer*, chapt. XI, pag. 397 en 398; *Bremer Handelsblatt*,

stuk de thans nog in Frankrijk bestaande regeling van ons onderwerp besproken. Wij hebben dus hier alleen de later ingevoerde veranderingen te vermelden. Behalve de reeds opgenoemde gevallen, waarin aan buitenslands gebouwde schepen de acte de francisation kan worden verleend, is bij besluit van den minister van financiën van Juni 1832 aan in open zee gevonden en onbeheerde schepen, die bij gemis van geldige reclame door de marine verkocht zijn, hetzelfde voorrecht verleend [1]).

Een keizerlijk besluit van den 7 Sept. 1856 ter regeling van de kustvaart in Algiers bepaalt in het eerste artikel, dat vreemde schepen van 24 ton en daarboven in Algiers een bijzondere francisatie kunnen ondergaan, welke hun het recht geeft, om in de wateren dier kolonie van de Fransche vlag gebruik te maken en vrijdom van rechten te genieten.

Krachtens enkele verdragen van koophandel, bijv. in de jaren 1860, 61 en 62 met Engeland, België en Italië gesloten, worden de in die landen gebouwde of daaruit afkomstige schepen tot de francisatie toegelaten. Hetzelfde voorrecht is ook voorloopig bij een keizerlijk besluit van 25 Aug. 1861 aan de in de Vereenigde Staten van Amerika gebouwde of onder de vlag der Unie varende schepen en bij een besluit van 5 Febr. 1862 aan de in Canada gebouwde schepen toegestaan.

Omtrent den eigendom van Fransche koopvaardijschepen is door art. 11 van de wet van 9 Juni 1845 voorgeschreven, dat slechts de helft des eigendoms aan Franschen behoeft toe te behooren. De vereischten voor de nationaliteit van den kapitein, de officieren en de matrozen zijn dezelfde gebleven [2]).

1864, pag. 328 vlgd.; LEVI, *Internat. commercial law*, Vol. II, pag. 619—626, 623.

[1]) Door de besluiten van 1855, 56 en 57, welke telkens voor één jaar geldig waren, mochten vreemde schepen tegen betaling van 10% hunner waarde in Frankrijk worden ingevoerd en konden dus de francisatie deelachtig worden. Sedert zijn echter die besluiten niet herhaald. *Diction. du commerce et de la navig.*, Tome II, pag. 810.

[2]) Wat de officieren en de matrozen betreft, heeft deze regel eenige wijziging

De acte de francisation, de monsterol en het congé zijn, gelijk wij reeds gezien hebben, de voor de nationaliteit van het schip en de bemanning geldige bewijzen.

In Noord-Amerika werd in 1787 een wet uitgevaardigd, die geheel op de leest van de Engelsche navigatie-acte geschoeid, het eerst aan Engeland de hardheid dier acte deed gevoelen [1]). Eenige latere wetten, nl. die van 31 Dec. 1792, 18 Febr. 1793, 1 Maart 1817 en 23 Dec. 1852 bepalen de thans bestaande vereischten voor de nationaliteit der koopvaardijschepen van dat land.

Een schip moet binnenslands zijn gebouwd, tenzij het in den oorlog is genomen en voor goeden prijs verklaard, of verbeurd verklaard en verkocht wegens overtreding der wetten van de Vereenigde Staten. Niettemin zal een in den vreemde gebouwd schip, hetwelk, na op de kusten der Vereenigde Staten schipbreuk te hebben geleden, door een of meer der Amerikaansche burgers is gekocht en hersteld, indien de kosten van herstel het drie vierde van de waarde zullen hebben bedragen, met toestemming van den secretaris der schatkist kunnen worden genaturaliseerd (Acte van 23 Dec. 1852).

Een Amerikaansch schip moet geheel aan een of meer burgers der Unie toebehooren. Het verliest zijn nationaliteit, zoo het geheel of gedeeltelijk in eigendom aan een burger toebehoort, die doorgaans in den vreemde is gevestigd, tenzij die burger in het buitenland de betrekking van consul of

---

ondergaan met opzicht tot de walvischvaarders. Ook bepaalt art. 5 van het besluit van 1856: „Tous capitaines de la marine marchande étrangers pourront commander les navires qui auront été admis à la francisation en Algérie." De helft der matrozen van die schepen moet uit Franschen bestaan, van welk voorschrift echter, bij gebrek aan Franschen of inlanders, door den aldaar resideerenden commandant dispensatie kan worden verleend. ORTOLAN, *Règles internat.* etc., Tome I, pag. 173; *Bremer Handelsblatt* l. c.

[1]) RENTZSCH, *Handwörterb. der Volkswirthschaftslehre*, pag. 733; ROTTECK und WELCKER, Bd. XI, pag. 219, Bd. XIV, pag. 291; BLUNTSCHLI und BRATER, Bd. IX, pag. 226.

agent der Vereenigde Staten bekleedt of aan een handelshuis is geassocieerd, 'twelk aan burgers der Unie toebehoort.

De officieren van Amerikaansche schepen en de overige bemanning voor twee derde gedeelten moeten Amerikanen zijn. Deze verhouding moet gedurende de geheele reis in stand blijven, behoudens de gevallen van ziekte, dood, desertie of gevangenneming van de geheele of gedeeltelijke equipage (Acte van 1 Maart 1817).

Ten tijde van den Europeeschen oorlog in 1859 was vastgesteld, dat de schepen van buitenlandsche constructie, die te goeder trouw waren aangekocht en geheel aan burgers der Vereenigde Staten toebehoorden, wanneer het noodig was, als Amerikaansch eigendom op de bescherming van den staat konden aanspraak maken. Rechtens konden aan deze schepen geen inschrijvingscertificaat, noch monsterrol, noch zeebrief worden afgegeven, maar de hoedanigheid van burger als eigenaar en de goede trouw van den koop konden door den collecteur der douanen worden geconstateerd door middel van een certificaat, 'twelk op goede getuigenissen geredigeerd en voorzien was van een afschrift der koopacte. Overigens schreef geenerlei wet voor, dat genoemde schepen door burgers der Vereenigde Staten moesten worden gecommandeerd of bemand [1]).

Ook hier bestaat gelijk in Engeland de registry of ships, waarvan een certificaat wordt afgegeven. Eerst wanneer een schip op het register is ingeschreven, kan het, ten einde naar vreemde havens te zeilen, een *passport* verkrijgen. Voor schepen, bestemd voor de kustvaart en de visscherij, worden *licences* afgegeven [2]).

Opmerking verdient wat onlangs in den Noord-Duitschen rijksdag bij de behandeling eener wet, betreffende de natio-

---

1) Dépêche van den secretaris der schatkist van 25 Juni 1859 en circulaire van den collecteur der douanerie van New-York van 1 Juli daarop volgende.

2) Levi, *Internat. commercial law*, Vol. II, pag. 646—650.

naliteit van koopvaardijschepen en hunne bevoegdheid ter voering van de bondsvlag, is voorgevallen.

Onder de motieven tot genoemde wet, die den 23 Sept. 1867 aan den rijksdag werd voorgelegd, kunnen de volgende worden opgenoemd:

De bondsconstitutie (art. 54) bepaalt: „Die Kauffahrteischiffe aller Bundesstaaten bilden eine einheitliche Handelsmarine. Der Bund hat die Ausstellung der Schiffscertificate zu regeln." Art. 55 voegt daaraan toe: „Die Flagge der Kriegs-und Handelsmarine ist schwarz-weiss-roth [1])." Deze bepalingen der bondswet berusten op den reeds bij de beraadslaging van het Algemeen Duitsch Handelswetboek uitgesproken stelregel: „In Ansehung der Nationalität der zur See fahrenden Kauffahrteischiffe bilden *die Bundesstaaten* eine Einheit; der Bund gilt in dieser Beziehung als einheitlicher Staat, dessen Einheit durch die von allen Schiffen der Bundesstaaten als National-oder Landesflagge zu führende neue Bundesflagge repräsentirt wird [2])."

Ter uitvoering van genoemde bepalingen moest dus een nieuwe wet worden gemaakt, welke voor alle Bondsstaten moest gelden en waarin, behalve voor de formeele en materiëele vereischten der nationaliteit, tevens omtrent de bewijzen daarvan (Nationalitäts-Urkunden) voorschriften moesten worden gemaakt.

In overeenstemming daarmede bepaalde dan ook § 1 van het ontwerp allereerst: „Die zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmten Schiffe (Kauffahrteischiffe) der Bundesstaaten haben fortan als Nationalflagge ausschliesslich die Bundesflagge zu führen (art. 54 en 55 der bondswet).

Hierdoor is het evenwel niet verboden behalve de nationale vlag nog een andere, bijv. de bijzondere landsvlag van den

---

[1]) *De Gids*, Mei, 1867, pag. 368.

[2]) *Das Staats-archiv, Sammlung der officiellen Acten-stücke zur Geschichte der Gegenwart* von LUDWIG KARL AEGIDI und ALFRED KLAUHOLD, Hamburg, 1867, Sept.- und Oct.-Heft, pag. 103 vlg.

bondsstaat te voeren, maar deze laatste zal in volkenrechtelijken zin niet meer als nationale vlag worden beschouwd en slechts een gelijke beteekenis als stad- of nummervlaggen bezitten.

Een amendement op deze § ingesteld, dat slechts die schepen, welke de bondsvlag voerden, aanspraak zouden kunnen maken op de bescherming van den Noord-Duitschen bond, werd natuurlijk als geheel overbodig verworpen.

De gewichtigste bepaling van het ontwerp was vervat in § 2, waarin de vereischten voor de nationaliteit aldus worden omschreven: „Zur Führung der Bundesflagge sind die Kauffahrteischiffe nur dan berechtigt, wenn sie in dem ausschliesslichen Eigenthum solcher Personen sich befinden, welchen das Bundesindigenat (art. 3 der Bundesverfassung) zusteht [1]). Diesen Personen sind gleich zu achten die im Bundesgebiet errichteten Actiengesellschaften und Commanditgesellschaften auf Actien, sofern sie innerhalb derselben ihren Sitz haben und zugleich bei den Actiengesellschaften allen Mitgliedern des Vorstandes, bei den Conmanditgesellschaften auf Actien allen persönlich haftenden Mitgliedern das Bundesindigenat zusteht."

In plaats van de eerste alinea der aangehaalde §, waarin het uitsluitend eigendom wordt gevorderd van personen, die het bondsindigenaat bezitten, werd voorgesteld dit vereischte tot drie vierde gedeelten der genoemde personen te beperken. Het ontwerp, gelijk het daar lag, zou, meende men, op de reederijen van Noord-Duitschland hoogst nadeelig werken. De Duitsche reederij had behoefte aan vreemd kapitaal en zou met behulp daarvan een zeer beduidende uitbreiding kunnen verkrijgen. Ook had het veel voor in buitenlandsche

[1]) Art. 3 luidt als volgt: „Für den ganzen Umfang des Bundesgebietes besteht ein gemeinsames Indigenat mit der Wirkung, dass der Angehörige (Unterthan, Staatsbürger) eines jeden Bundesstaates in jedem anderen Bundesstaate als Inländer zu behandeln und demgemäss zum festen Wohnsitz, zum Gewerbebetrieb... zu zu lassen ist..." *de Gids*, Mei, 1867, pag. 361.

plaatsen, waarop de schepen plegen te varen, medereeders te hebben. Wanneer echter bepaald bleef, dat het schip uitsluitend aan nationale eigenaren zou moeten toebehooren, dan zou óf het buitenlandsch kapitaal uit de Duitsche reederijen worden teruggetrokken, óf men zou middelen weten te verzinnen, om de wet te ontduiken, wat toch vooral moest worden voorkomen. Volgens de wet van 31 Jan. 1865 voor Mecklenburg-Schwerin was het voldoende, dat de koopvaardijschepen voor het drie vierde gedeelte aan nationale eigenaren toebehoorden. Daardoor waren de reederijen aldaar tot grooten bloei geraakt. Bij het invoeren der nieuwe bepaling zouden echter die reederijen een gevoeligen slag ondervinden, daar niet minder dan een achtste gedeelte van haar kapitaal zich in vreemde handen bevond.

Het voorgestelde amendement ondervond echter om verschillende redenen een groote tegenkanting.

Wanneer de wetgever voorschriften maakt, zoo sprak men, omtrent de nationaliteit van koopvaardijschepen, dan moet hij niet over het hoofd zien, dat zijne voorschriften in verschillende richtingen werken. Aan de eene zijde werken zij voor het binnenland. Hier heeft de wetgever vrije hand en, welke vereischten hij ook stellen mag, zoo mag hij vertrouwen, dat daaraan zal worden voldaan. Aan de andere zijde daarentegen hebben zij betrekking op het internationale zeeverkeer. Hier is de wetgever genoodzaakt zich bij de bepaling der nationaliteitsvereischten binnen zekere grenzen te bewegen, opdat hij niet met het volkenrecht in conflict gerake en gevaar loope, dat zijne voorschriften niet door vreemde mogendheden zullen worden erkend.

Dat gevaar zou niet bestaan, wanneer in het volkenrecht onbetwistbaar het beginsel vaststond, dat de nationaliteit van een schip beoordeeld moest worden naar het recht van zijn vaderland, of liever — daar het hier juist op de vaststelling van zijn vaderland aankwam — dat een schip, 'twelk door

eenigen staat als nationaal werd erkend en met een bewijs hiervan was voorzien, overal als nationaal schip van dien staat moest worden erkend.

Ongetwijfeld had het voorgestelde beginsel gewichtige gronden en vooral die der doelmatigheid voor zich, waarom het dan ook in de meeste verdragen van den tegenwoordigen tijd was aangenomen [1]; als algemeen geldend beginsel kon het echter vooralsnog niet worden doorgevoerd, of het moest zijn, dat de staten elkander hieromtrent een volledig vertrouwen konden schenken.

In tijden van oorlog gold met opzicht tot de neutralen vooral bij de grootere zeestaten het beginsel, dat de nationaliteit der zeeschepen moest worden beoordeeld naar de voorschriften van het volkenrecht, met welke dus de bepalingen van de bijzondere wetgevingen der enkele staten in verband moesten zijn gebracht. Welke vereischten nu door het volkenrecht of naar algemeene rechtsbeginselen voor de nationaliteit van een schip moesten worden aangenomen, gaf een natuurlijke opvatting der zaak terstond aan de hand. Immers wanneer men sprak van de nationaliteit van een schip in betrekking tot een zekeren staat, dan kon daarvan slechts in dien zin sprake zijn, dat het schip aan dien staat of aan diens onderdanen toebehoorde.

Wat zou echter het geval zijn, zoo het schip voor een deel aan vreemden toebehoorde? Werd nu de nationaliteit geheel opgeheven? Of leed zij daardoor geen afbreuk? Of was het schip dan deels nationaal, deels niet nationaal?

Een blik op de wetgevingen der verschillende zeestaten deed zien, dat die vragen verschillend waren beantwoord geworden.

---

[1] In dien zin sloot Pruissen verdragen met Mexico den 18 Febr. 1831, art. 5; met Uruguay den 3 April 1857, art. 6; met de Argentijnsche confoederatie den 19 Sept. 1857, art. 7; met Chili den 1 Febr. 1862, art. 7. *Das Staats-Archiv, Sammlung der officiellen Actenstücke* etc. von LUDWIG KARL AEGIDI und ALFRED KLAUHOLD, 1867, Sept.- und Oct.-Heft, pag. 105.

Sommige staten toch hielden zich aan het beginsel van het ontwerp, andere daarentegen lieten voor een deel vreemde eigenaren toe, doch voegden daar andere vereischten bij, zooals inlandschen bouw en nationale bemanning.

De gronden, die dus voor het beginsel van het ontwerp pleitten, kwamen hierop neer: 1° de grond, dat het in de wetgevingen der meeste zeestaten was aangenomen; 2° dat het met de vroegere wetgevingen aller bondsstaten, met uitzondering van die van Mecklenburg-Schwerin overeenkwam [1]; 3° dat de nadeelen en beperkende bepalingen van het ontwerp door de invoering van het bondsindigenaat aanmerkelijk verminderd en tot een minimum gereduceerd waren; 4° dat het beginsel van het ontwerp de zwarigheid uit den weg ruimde, om andere voor het belang van den handelsstand niet gunstige vereischten te moeten stellen en eindelijk 5° dat het de veiligheid der bondsschepen in oorlogstijden aanmerkelijk zou verzekeren.

Werd van het beginsel van het ontwerp afgeweken, dan zou daaruit in vredestijd wel niet dat groote gevaar ontstaan, 't welk voor oorlogstijden het geval zou zijn. Bevond zich de Bond zelf in oorlog, dan was het natuurlijk onverschillig, welke vereischten er voor de nationaliteit waren gesteld, maar in het geval, dat de Bond neutraal bleef, zouden bij den tegenwoordigen stand van zaken die schepen ten minste aan het gevaar van opbrenging onderworpen zijn, uit welker papieren de medeëigendom van vijandelijke onderdanen bleek. Ook zouden, wanneer er vrees voor een dreigenden oorlog ontstond, de schepen van een zoodanigen staat door de bevrachters worden gemeden, hetwelk alles zoo niet onvoorwaardelijk op verbeurdverklaring, dan toch op groote schade der

---

[1]) Pruissische overgangswet tot het Duitsche handelswetboek van 24 Juni 1861, art. 33, § 1; Hamburgsche wet van 22 Dec. 1865, § 1; wet van Bremen van 11 Juli 1859, § 1; van Lubeck van 8 Aug. 1864; van Oldenburg van 21 Aug. 1856, § 1. *Das Staats-Archiv* l. c., pag. 105.

reederijen zoude uitloopen. Buitendien liet het zich wel denken, dat het feit, dat ook hunne wetgevingen het uitsluitend eigendom van nationalen vorderden, op de beslissingen der Engelsche en Noord-Amerikaansche prijsgerichten van invloed zou zijn.

Wat eindelijk het gebruik van buitenlandsch kapitaal in Duitsche reederijen betrof, daartoe bestond genoeg gelegenheid door toelating van de Actiengesellschafften en de Commanditgesellschafften auf Actien, waaronder de reederijen konden voorkomen.

Al deze bedenkingen leidden er dan ook toe, dat het voorgestelde amendement werd afgestemd. Om echter aan den in Mecklenburg bestaanden toestand eenigszins tegemoet te komen, werd aan de woorden van § 20: „Gegenwärtiges Gesetz tritt mit 1 April 1868 in Wirksamkeit," nog het volgende toegevoegd: „Für die Schiffe, welche gegenwärtig die Mecklenburg-schwerinsche Landesflagge zu führen befugt sind, treten die Vorschriften des § 2 über die Erfordernisse der Nationalität erst am 1 April 1869 in Geltung."

De tweede alinea der aangehaalde § 2 werd aldus veranderd:

„Diesen Personen sind gleich zu achten die im Bundesgebiet errichteten Actiengesellschaften und Commanditgesellschaften auf Actien, in Preussen auch die nach Massgabe des Gesetzes von 27 März 1867 eingetragenen Genossenschaften, sofern diese Gesellschaften und Genossenschaften innerhalb des Bundesgebietes ihren Sitz haben und zugleich bei den Commanditgesellschaften auf Actien allen persönlich haftenden Mitgliedern das Bundesindigenat zusteht."

Als vereischte werd dus gesteld, dat de opgenoemde vennootschappen binnen het bondsgebied waren gedomiciliëerd. Voorts verviel de bepaling, dat de leden van het bestuur der Actiengesellschaften het bondsindigenaat zouden bezitten. Men oordeelde, dat het voor de nationaliteit van genoemde vennootschappen slechts op het domicilie aankwam, terwijl men

het bij de Commanditgesellschafften auf Actien voldoende achtte, indien alle persoonlijk verbonden medeleden het bondsindigenaat bezaten [1]).

Den 15 Oct. 1867 was de geheele wet behandeld en aangenomen.

Ik heb het voldoende gerekend haar hier slechts voor zooverre te behandelen, als zij het beginsel bevat, waarop de nationaliteit van de bondsschepen met 1 April van dit jaar zal rusten. Wat de andere bepalingen dier wet betreft, verwijs ik naar de aan deze proeve toegevoegde bijlage.

In de overige zeestaten van Europa en Zuid-Amerika gelden thans de volgende bepalingen [2]):

De nationaliteit van koopvaardijschepen in Oostenrijk is *hoofdzakelijk* bepaald bij een wet van 1823 omtrent de regeling van de groote vaart.

Binnenlandsche bouw wordt hier niet vereischt, maar vreemde schepen betalen invoergelden. Een Oostenrijksch schip moet geheel aan een of meerdere Oostenrijkers toebehooren, welke omstandigheid onder eede moet worden bevestigd. Volgens den Franschen consul te Triëst kan een koopvaardijschip, wanneer het in eigendom toebehoort aan een commanditaire vennootschap, aan welke vreemdelingen deel hebben, niet voor nationaal doorgaan, tenzij de bestuurder dier vennootschap, zelf Oostenrijker zijnde, als eenig eigenaar den gevorderden eed zal hebben afgelegd.

De kapitein en twee derde der matrozen moeten Oostenrijkers zijn.

De vereischten voor de nationaliteit van koopvaardijschepen in België zijn geregeld door de wet der Nederlanden van 14

---

[1]) Zie omtrent dit alles de *Kölnische Zeitung* van 13 Oct. 1867, N°. 284, en *Staats-Archiv*, pag. 103—109.

[2]) Ik volg hier vooral ORTOLAN, Tome I, pag. 383 vlg., die aldaar een uittreksel eener *Enquête sur la marine marchande* van 1863 aan zijn werk heeft toegevoegd, vergeleken met het *Bremer Handelsblatt*. 1864, S. 128 vlg.

Maart 1819, die, behoudens eenige wijzigingen daarin bij de wet van 19 Juni 1856 en het koninklijk besluit van 26 Maart 1862 aangebracht, tot nog toe van kracht is gebleven.

Oorspronkelijk bepaalde eerstgenoemde wet [1]), dat de schepen binnenslands moesten zijn gebouwd. Echter had de regeering zich voorbehouden, om aan schepen van vreemden bouw, voor zooverre de belangen van handel en scheepvaart dit zouden eischen, de nationaliteit van inlands gebouwde schepen toe te staan. Dit is thans opgeheven, zoodat alle zeeschepen, voor zooverre zij van goede hoedanigheid en geschikt voor de vaart zijn verklaard, kunnen worden genaturaliseerd. Op aanvrage van belanghebbenden, waaraan een verklaring van eigendom en zekere bepaalde aanwijzingen omtrent het schip moeten worden toegevoegd, worden door den minister van buitenlandsche zaken twee deskundigen benoemd, ten einde een onderzoek naar de hoedanigheid en den staat van het schip in te stellen; volgt dan uit het hieromtrent opgemaakte proces-verbaal, dat aan de voorwaarden, door het koninklijk besluit van 1862 gesteld, is voldaan, dan worden de stukken aan den minister van financiën overgegeven en de nationaliteit van het schip door een koninklijk besluit uitgesproken. Vóór het echter een zeebrief kan verkrijgen, moet door het genaturaliseerde schip een invoerrecht worden betaald, hetwelk volgens het tarief van 1858 op 6 franc per ton is gesteld.

In Spanje is bij een wet van 9 Juli 1841 bepaald, dat alle nationale schepen op nationale werven moeten zijn gebouwd, dat ze geheel aan Spanjaarden in eigendom moeten toebehooren en dat de kapitein, de eerste en tweede stuurman en twee derden der bemanning Spanjaarden moeten zijn.

De nationaliteit van Deensche schepen rust nog op bepalingen, welke dateeren van het einde der vorige eeuw, maar in den loop van deze eeuw verschillende wijzigingen hebben

---

[1]) In het vierde hoofdstuk zal over deze wet nader gehandeld worden.

ondergaan. Op vele punten is zij meer door het gebruik dan door wetten geregeld.

Het is onverschillig, of een Deensch schip binnenslands dan wel buitenslands zij gebouwd. In het laatste geval moeten er echter volgens de wet van 1 Mei 1848 zekere rechten naar den inhoud van het schip worden betaald.

Het moet in eigendom aan een Deenschen reeder toebehooren, die tegenover de overheid verantwoordelijk is. De wet eischt ondertusschen niet, dat het schip geheel Deensch eigendom moet zijn; vreemdelingen kunnen dus ook daaraan deel hebben. De questie, of een schip, hetwelk aan een naamlooze of commanditaire vennootschap, die in Denemarken een wettelijk bestaan heeft en waarin vreemdelingen zijn opgenomen, de nationaliteit kan verwerven, hangt enkel van de hoedanigheid van den bestuurder af, op wiens naam de scheepspapieren zijn afgegeven. Het is voldoende, zoo deze de hoedanigheid van Deensch onderdaan bezit.

Ondertusschen bestaat hieromtrent een uitzondering voor schepen, die voor den handel op IJsland en voor de visscherij in de zeeën van dit eiland bestemd zijn. Om toch het hiervoor noodzakelijke paspoort te kunnen verkrijgen, zijn de reeders van een zoodanig schip verplicht te verklaren, dat geen vreemdeling deel aan den eigendom daarvan heeft. Ook is het waarschijnlijk, dat in geval van oorlog tusschen twee vreemde natiën, gelijk dit vroeger het geval is geweest, dezelfde voorwaarde aan de nationale schepen zal worden opgelegd, zoo deze in de neutraliteit van hun land zullen willen deelen.

Volgens een koninklijke verordening van 8 Januari 1802 moeten de kapitein, de officieren en matrozen, die de equipage van een Deensch schip uitmaken, ten kantore van het zeedistrict, waartoe zij behooren, zijn ingeschreven en den eed van trouw aan den koning hebben afgelegd. Daar de wet omtrent vreemde zeelieden het stilzwijgen bewaart, is het in

de practijk algemeen aangenomen, dat zij, die de formaliteiten, aan Deensche onderdanen opgelegd, hebben vervuld en hiertoe verlof van den marine-commissaris hebben verkregen, aan boord van Deensche schepen kunnen dienen. Zelfs kunnen zij volgens een verordening van 9 April 1810 de betrekking van kapitein of zeeofficier waarnemen op voorwaarde, dat zij het burgerrecht in de een of andere stad van Denemarken hebben verkregen. Er worden trouwens zeldzaam vreemdelingen op Deensche schepen aangetroffen. Aan den kapitein is verder de meest mogelijke vrijheid gelaten, om, zoo hij zich daartoe door de noodzakelijkheid ziet gedrongen, in een vreemde haven niet-Deensche zeelieden aan te werven.

In Noorwegen bestaat er eigenlijk geen wetgeving op dit onderwerp. De nationaliteit der koopvaardijschepen is daar overeenkomstig oude gewoonten vastgesteld, welke in geenerlei wet zijn verzameld.

Volgens het tarief van 1857—60 zijn buitenslands gebouwde schepen van alle invoerrechten vrijgesteld. Een Noorweegsch schip kan in den vreemde zijn gebouwd, doch moet geheel aan Noorweegsche onderdanen toebehooren. Dit neemt niet weg, dat een schip de privilegiën van een nationaal schip kan genieten, zoo het gedeeltelijk aan een vreemdeling toebehoort, die voorzien is van een Noorweegsch prête-nom, of aan een wettelijk bestaande, naamlooze of commanditaire vennootschap, waaraan vreemdelingen deel hebben, mits de naam van deze laatsten in geenerlei publieke acte voorkome.

De reeders en kapiteins kunnen tot op heden in de samenstelling der bemanning volgens eigen inzicht te werk gaan.

De nationaliteit van koopvaardijschepen in Zweden is geregeld bij een ordonnantie van 1 Maart 1841 en bij een andere van 15 Aug. 1851, die de eerste in vele opzichten heeft gewijzigd.

Wat den bouw van het schip betreft, is het onverschillig, of het op de werven van Zweden of Noorwegen, dan wel op

die van het buitenland is gebouwd. Invoerrechten worden niet gevorderd.

Een Zweedsch schip moet geheel aan Zweedsche onderdanen, die in Zweden hun woonplaats hebben, toebehooren. Echter kan een Zweedsch onderdaan, die in een in Zweden gevestigd huis van koophandel is geassocieerd, maar in den vreemde zijn woonplaats heeft, medereeder van een Zweedsch schip zijn. Elk schip moet door een hoofdreeder worden vertegenwoordigd, die gehouden is, om een eed af te leggen, dat volgens zijn beste weten geen vreemdeling deel aan den eigendom daarvan heeft.

Verder behoeft slechts de kapitein Zweedsch onderdaan te zijn.

In *Griekenland* is de nationaliteit van koopvaardijschepen geregeld door een koninklijke verordening van 14 Nov. 1836.

De Grieksche schepen kunnen even goed in den vreemde als in Griekenland zelf zijn gebouwd. Om echter genaturaliseerd te kunnen worden, moeten de schepen van vreemde constructie óf door Grieksche zeelieden, hetzij op den vijand, hetzij op zeeroovers, zijn genomen en voor goeden prijs verklaard; óf wegens overtreding der wetten van het koninkrijk zijn geconfisceerd; óf, in geval zij op de kusten van Griekenland hebben schipbreuk geleden en onklaar zijn geworden, aldaar zijn verkocht en hersteld; óf in eigendom aan Grieken toebehooren, die na in den vreemde hun domicilie gehad te hebben, naar het vaderland zijn teruggekeerd; óf aan Grieksche onderdanen toebehoord hebben op den 15 Oct. 1835, den dag der uitvaardiging van een ordonnantie omtrent dit onderwerp, welke door die van 1836 is vervangen; óf eindelijk en ten laatste door Grieken zijn aangekocht, mits deze koop in een bijzonder belang zijn oorzaak hebbe gevonden [1]). Het recht van naturalisatie bedraagt 10 % van de waarde van het schip.

---

[1]) In den regel nemen de autoriteiten altijd zonder voorafgaand onderzoek het bestaan van een zoodanig bijzonder belang aan. Overigens zijn de gevallen

Vreemdelingen mogen voor de helft deel aan den eigendom van een Grieksch schip hebben. Ondertusschen houdt de regeering zich voor deze bevoegdheid in te korten ten opzichte van vreemdelingen, in wier landen de Grieken van de deelname aan den eigendom van nationale schepen zijn uitgesloten. Bij het stilzwijgen der wet kunnen volgens de jurisprudentie op dit punt die schepen, welke toebehooren aan een naamlooze of commanditaire vennootschap, aan welke wettelijken grond van bestaan is toegekend en waarin vreemdelingen zijn opgenomen, de nationaliteit deelachtig worden. Desniettemin wordt deze gunst slechts toegestaan, voorzooverre de verantwoordelijke bestuurders zijn Grieksche onderdanen, binnen het land gevestigd.

Alle officieren en drie vierde gedeelten van de bemanning van een nationaal schip moeten op zijn minst Grieksche onderdanen zijn.

De nationaliteit van koopvaardijschepen in het tegenwoordig koninkrijk Italië is hoofdzakelijk geregeld door een acte van 13 Jan. 1827.

Onder zekere voorwaarden en tegen betaling van een naturalisatie-recht kan een in den vreemde gebouwd schip de voorrechten der nationaliteit deelachtig worden. Indien ondertusschen de kosten van kalfatering op de inlandsche werven zijn waarde hebben verdubbeld, is het van de betaling van genoemd recht vrijgesteld (art. 57 en 59). Een schip, verkocht door een onderdaan van een vreemd gouvernement, hetwelk in vijandschap verkeert met een bevriende mogendheid, kan niet worden genaturaliseerd. Desniettemin kan het hooge gezag naar de omstandigheden de naturalisatie weigeren of toestaan, na zich van de deugdelijkheid van den verkoop te hebben verzekerd. Volgens het tarief van 9 Juli

---

van aankoop van in den vreemde gebouwde schepen minder talrijk dan die van verkoop van Grieksche schepen aan vreemdelingen. Brief van den Franschen consul te Syra van 16 Nov. 1851.

1859 zijn buitenslands gebouwde schepen van de invoerrechten vrijgesteld.

Een Italiaansch schip moet voor het geheel aan onderdanen van den koning of aan personen, die gedurende ten minste tien jaren binnen het land zijn gedomiciliëerd, in eigendom toebehooren. (art. 54). Hoewel dus vreemdelingen van den eigendom van Italiaansche schepen zijn uitgesloten, kan nogtans een commanditaire vennootschap, waarin vreemdelingen zijn opgenomen, hare koopvaardijschepen de nationaliteit doen verkrijgen, wanneer zij zich door een onderdaan van de Italiaansche staten laat vertegenwoordigen.

De hoedanigheid van Italiaan is een vereischte voor de officieren en twee derde gedeelten der equipage (art. 130).

In Portugal regelen de artt. 1289 en 1317 van het wetboek van koophandel alsmede artikel 5 van een scheepvaartverdrag, hetwelk den 9 Febr. 1810 met Groot-Brittanië is gesloten, de vereischten voor de nationaliteit.

Een Portugeesch schip moet in Portugal zijn gebouwd, of, zoo dit in den vreemde is geschied, zijn genomen en voor goeden prijs verklaard, of wel door een Portugeesch onderdaan zijn gekocht, mits door dezen het invoerrecht daarvoor zij betaald (Wetb. v. Kooph. art. 1317). Dit recht is volgens het tarief van Febr. 1861 op ongeveer *f* 25 per kubieke el gesteld.

Het moet geheel aan een Portugeesch onderdaan toebehooren. Niet alleen is aan vreemdelingen de geheele of gedeeltelijke eigendomsverkrijging van een Portugeesch schip verboden, maar zij zijn zelfs, in geval er hun een door erfenis te beurt valt, verplicht het binnen den tijd van dertig dagen op straffe van confiscatie te vervreemden (Wetb. v. Kooph. art. 1289). Ondertusschen kan een maatschap van koophandel, voor het grootste gedeelte uit Portugeezen bestaande en te Lissabon haar zetel hebbende, nationale schepen in eigendom hebben. Ook kan een vreemde commanditaire vennoot, die niet als

vennoot, maar slechts als geldschieter wordt beschouwd, een Portugeesch schip zijne nationaliteit niet doen verliezen.

De kapitein en drie vierde gedeelten der matrozen moeten Portugeezen zijn.

In Rusland rust de regeling van deze zaak hoofdzakelijk op het keizerlijk wetboek van koophandel.

Het is onverschillig of de schepen binnens- of wel buitenslands zijn gebouwd. Ook zijn vreemde schepen vrij van de betaling van invoerrechten.

Om voor nationaal te kunnen doorgaan, moet een koopvaardijschip geheel aan een onderdaan van het rijk toebehooren. Een schip, 't welk in Rusland is gebouwd, moet zonder uitzondering het eigendom zijn van een Russisch onderdaan. Het in den vreemde gebouwde schip daarentegen kan slechts het eigendom zijn van een onderdaan, die hiervoor de bijzondere hoedanigheid bezit van nl. in het eerste of tweede handelsgilde te zijn opgenomen. Dit beginsel wordt streng volgehouden en laat geene uitzondering toe, zelfs niet voor de hôtes étrangers (gastvrienden), die in Rusland bijzondere gunsten genieten; niet alleen mogen zij op eigen naam geen schip bezitten, maar zij hebben zelfs niet het recht aan den eigendom daarvan deel te hebben. Overigens is door de wet elke associatie tusschen een Rus en een vreemdeling verboden [1]).

Een schip vermag onder keizerlijke vlag te varen, zonder met een Russischen kapitein of stuurman te zijn bemand. Het is voldoende, zoo de matrozen voor een vierde gedeelte onderdanen van het rijk zijn. Dit laatste is bepaald bij een

---

[1]) In geen land is het echter zoo gemakkelijk als in Rusland, om vreemde schepen te naturaliseeren. De verkrijger behoeft zich slechts, voorzien van een koopacte, voor de plaatselijke overheid te vertoonen, om aldaar de noodige verklaringen af te leggen. Die koopen, meestal gesimuleerd, hebben ten doel, om onder Russische vlag een groot aantal Duitsche schepen te doen varen. Brief van den Franschen consul te Riga van 25 Sept. 1851.

ukase van 20 Mei — 1 Juni 1846, waardoor art. 744 van het wetb. van kooph. is afgeschaft, hetwelk aldus luidt: „De bemanning moet tot aan het jaar 1850 voor ten minste de helft uit Russische matrozen bestaan; na 1850, voor het drie vierde. De kapitein moet Russisch onderdaan zijn." De bepalingen van de ukase van 1846 golden voor de havens van de Witte Zee en de Oost Zee slechts tot 1851 en voor die van de Zwarte Zee en de Zee van Azof slechts tot 1850. Een ukase van 1851 heeft echter de bepalingen van 1846 verlengd. Eindelijk heeft een keizerlijk besluit van 12/24 Febr. 1853 den reeders aan de noordelijke kusten van de Zwarte Zee vergund, om op hunne schepen, bestemd voor de kustvaart, vreemdelingen het bevel te doen voeren en de bemanning voor drie vierde gedeelten uit vreemdelingen te doen bestaan, mits die vreemdelingen de christelijke godsdienst belijden.

In Turkije zijn volgens een brief van den Franschen gezant te Konstantinopel van 25 Juli 1851, de vereischten voor de nationaliteit geheel verschillend van die der overige christenstaten.

Aan de onderdanen van de Porte, kapiteins of commandanten van schepen, is de verplichting opgelegd, om bij gebreke van reeders, op eigen naam een plechtige garantie voor zedelijkheid en solvabiliteit te geven, alsmede borg te stellen voor gerechtelijke acties, die tegen hen zouden kunnen worden ingesteld. Aan vreemdelingen is dezelfde verplichting opgelegd. Ook mogen zij in gerechtelijke handelingen slechts de wet der musulmannen erkennen. Daarbij moet door hen een certificaat worden afgegeven, om te constateeren, dat de overheid, aan welke gezegde vreemdelingen onderdanig zijn, geene bezwaren daartegen heeft. De borgstelling moet verschaft worden door twee Turksche kooplieden, welke moeten verklaren, dat zij zich, bij afwezigheid van den kapitein of den reeder, in hunne plaats voor alle gevolgen hunner verbindtenissen aansprakelijk stellen.

In Brazilië is dit onderwerp hoofdzakelijk geregeld door het Wetb. van Kooph. van 25 Juni 1851, en wat aangaat de naturalisatie van vreemde schepen, door het besluit van 24 Oct. 1846.

Het is aldaar onverschillig, waar het schip is gebouwd, maar voor de naturalisatie van een vreemd schip, hetwelk niet in den oorlog is genomen en voor goeden prijs verklaard, moet 30% van den koopprijs worden betaald. Daarenboven wordt, indien de koop in een Braziliaansche of andere haven tot stand komt, de toestemming vereischt van den consul der natie, tot welke het schip behoort. Het naturalisatie-recht bedroeg vroeger slechts 15%; de nieuw gestelde verischten hebben niet alleen ten doel, om den plaatselijken scheepsbouw in de hand te werken, maar ook zooveel mogelijk het toenemen van de scheepvaart op de kust van Afrika te verhinderen, waartoe bij voorkeur genaturaliseerde schepen worden gebezigd.

Om voor nationaal te kunnen doorgaan, moet een schip bij uitsluiting Braziliaansch eigendom zijn. In den vreemde gevestigde Brazilianen mogen zelfs niet een Braziliaansch schip bezitten, tenzij een Braziliaansch en binnen het rijk gevestigd handelshuis deel aan den eigendom van een zoodanig schip hebbe. Rechtens schijnt een nationaal schip niet aan een naamlooze of commanditaire vennootschap, waarin vreemdelingen zijn opgenomen, te mogen toebehooren, doch in de practijk is dit anders.

Hoewel de met vreemde mogendheden gesloten verdragen in beginsel vaststellen, dat de kapitein en drie vierde gedeelten der equipage Brazilianen moeten zijn, eischt de wet slechts, dat de kapitein genoemde hoedanigheid bezitten en binnen het rijk gevestigd moet zijn.

De voorwaarden der nationaliteit van koopvaardijschepen van Buenos-Ayres zijn volgens een bekendmaking van den minister van buitenlandsche zaken dier Republiek van 27 Oct. 1854 geregeld als volgt:

Alle inwoners van den staat kunnen in den vreemde schepen doen bouwen of aankoopen door middel van een publieke acte onder voorkennis van de zeeoverheid afgegeven. Die schepen zijn feitelijk en rechtens nationale schepen en betalen een recht van 15 % der waarde (8 Oct. 1860).

Vreemdelingen kunnen evengoed als burgers nationale schepen bezitten. Hetzelfde is ook het geval met naamlooze vennootschappen, welke ook de nationaliteit harer leden zij.

Ook wordt er geene nationaliteit van de bemanning gevorderd. Van het oogenblik af, dat een nationaal schip zijn monsterrol aan de zeeoverheid heeft vertoond en deze haar in het register heeft ingeschreven, zijn alle personen, die de equipage uitmaken, zoolang zij tot het schip behooren, rechtens burgers van den staat.

In Chili zijn het de wet van 28 Juli 1836 en de besluiten van 25 Jan. 1847 en 29 Dec. 1848, door welke de nationaliteit van koopvaardijschepen aldaar wordt bepaald.

Binnenlandsche bouw is geen vereischte. Van buitenslands gebouwde schepen wordt een invoerrecht van 30 % der waarde geheven.

Volgens de wet van 1836 moet het schip aan geboren of genaturaliseerde burgers van Chili toebehooren. Het besluit van 29 Dec. 1848, hetwelk slechts ten doel had, om den bestaanden staat van zaken te sanctioneeren, bepaalt verder, dat vreemdelingen, die drie jaren in Chili met der woon zijn gevestigd geweest, aldaar een handelshuis hebben opgericht of de een of andere nijverheidsonderneming uitoefenen, eigenaren van Chiliaansche schepen mogen zijn.

Volgens eerstgenoemde wet moest de bemanning der nationale schepen van den dag van de bekendmaking dier wet tot aan het einde van 1837 op zijn minst voor een vierde, in de jaren 1838 en 39 voor de helft en in de volgende jaren voor drie vierde gedeelten uit Chiliaansche matrozen bestaan. De president der republiek mocht echter na ingewonnen ad-

vies van den staatsraad deze verhouding veranderen. Door het besluit van 25 Jan. 1847 had hij voor het eerst van deze bevoegdheid gebruik gemaakt, waardoor het aantal van Chiliaansche matrozen tot op de helft der bemanning werd gereduceerd. Een ander besluit van 5 Febr. 1856 had bepaald, dat het aantal vreemde zeelieden met inbegrip van den kapitein en den kajuitsjongen twee derde gedeelten der bemanning mocht bedragen. Door twee nieuwe besluiten van 28 Juni 1857 en 30 Aug. 1859 werd de duur van dezen maatregel voor twee jaren verlengd.

Wat betrof de kapiteins, zoo moesten deze geboren of genaturaliseerde Chilianen zijn, of als vreemdelingen gedurende één jaar in tijd van oorlog en gedurende drie jaren in tijd van vrede eervol op de oorlogsvloot der republiek hebben gediend. Voor deze verordening was een termijn van twaalf jaren gesteld. Daar echter, na verloop van dezen termijn, de kapiteins der Chiliaansche vloot, nog voor het grootste gedeelte vreemdelingen waren, heeft een wet van 4 April 1848 deze bepalingen tot nader order geschorst.

In Haïti bepaalt een besluit van 11 Aug. 1843 de voorwaarden, onder welke de koopvaardijschepen onder de nationale vlag mogen varen.

De naturalisatie van in den vreemde gebouwde schepen is toegelaten tegen betaling van rechten, die verschillen naarmate van den tonneninhoud.

Het schip moet geheel het eigendom van Haïtianen zijn. Elk Haïtiaan, die in het buitenland is gedomiciliëerd, kan geheel of gedeeltelijk eigenaar van een nationaal schip zijn, indien hij deelgenoot is van een handelshuis, hetwelk in Haïti handel drijft, en het door een certificaat van den consul van Haïti wordt bewezen, dat hij geen trouw heeft gezworen aan den staat, binnen welks grondgebied hij zich ophoudt, en aan de consulaire rechtsmacht van Haïti is onderworpen. Indien het schip in den vreemde is gebouwd, moet de

eigendom daarvan bij authentieke acte aan een Haïtiaan worden overgedragen. Een zware boete is er gesteld voor het geval, dat een Haïtiaan zijn naam leent voor de naturalisatie van een vreemd schip of als ambtenaar een gesimuleerden koop helpt sluiten. Inderdaad behooren echter, volgens een brief van den Franschen consul te Port-au-Prince van 11 Juli 1851, de meeste der groote schepen onder Haïtiaansche vlag aan vreemdelingen, die zich van den naam van een inboorling bedienen.

Hoewel gevorderd wordt, dat de officieren en de helft der bemanning uit Haïtianen moeten bestaan, wordt echter, vooral in de groote vaart, de wet veelal ontdoken.

Een Mexicaansch schip moet volgens art. 4 van een besluit van 9 Jan. 1856, omtrent de premieën voor de scheepvaart, op de werven der republiek zijn gebouwd, tenzij het op den vijand is genomen en voor goeden prijs verklaard. Daarenboven worden als Mexicaansche schepen beschouwd al die schepen, aan welke bij de vroeger geldende besluiten van 28 Jan. 1826, 30 Nov. 1829 en 16 Aug. 1830 de nationaliteit is verleend, bij welke besluiten ook aan buitenslands gebouwde schepen de nationaliteit was toegestaan. De overige vereischten zijn: volledig Mexicaansch eigendom en de hoedanigheid van geboren of genaturaliseerde Mexicanen voor den kapitein en twee derden der bemanning.

Voor de nationaliteit van Nieuw-Grenadasche schepen is het volgens de wet van 25 April 1857 en een resolutie van 2 Maart 1855 onverschillig, of zij binnens- of wel buitenslands zijn gebouwd. Een vreemd schip zal echter een patent moeten ontvangen en aan de nationale schatkist een naturalisatie-recht van ongeveer *f* 2.50 per ton moeten betalen.

Door toepassing van art. 8 van de constitutie der republiek, welke aan vreemdelingen, die zich aan hare wetten onderwerpen, het genot der burgerlijke rechten toestaat, kan een vreemdeling op denzelfden grond als een burger van Nieuw-Grenada nationale schepen in eigendom bezitten (resolutie van 2 Maart

1855). Evenzoo kan hij vreemde schepen, waarvan hij eigenaar is, naturaliseeren.

Omtrent de samenstelling der equipage is niets bepaald.

Volgens een bekendmaking van den minister van buitenlandsche zaken van de republiek Paraguay van 27 Oct. 1854 en in het bijzonder volgens een wet van 3 Nov. 1853 kan in beginsel een schip slechts voor nationaal doorgaan, zoo het op de werven van genoemd land is gebouwd. Een in den vreemde gebouwd schip kan echter door een besluit van het gouvernement der republiek worden genaturaliseerd.

Vreemdelingen kunnen geheel of gedeeltelijk aan den eigendom van een nationaal schip deel hebben. Ook ontnemen de in den vreemde gemaakte reparaties, hoe aanzienlijk deze ook mogen zijn, niet het nationaal karakter.

De kapitein of supercarga en de helft der overige bemanning moeten onderdanen zijn der republiek.

In Peru gelden hieromtrent de besluiten van 10 Dec. 1836 en 16 Maart 1839.

Omtrent inlandschen bouw bestaan aldaar geene verordeningen. Buitenslands gebouwde schepen betalen een invoerrecht van 25% van de waarde.

Een nationaal schip moet aan een of meer burgers van Peru toebehooren. Zoo het ondertusschen het eigendom is eener compagnie, dan is het voor de nationaliteit voldoende, dat de helft der associé's uit burgers van het land bestaat, terwijl de andere helft aan genaturaliseerde vreemdelingen kan toebehooren. Het schip, in welks eigendom een vreemdeling is betrokken en hetwelk onder Peruviaansche vlag vaart, wordt volgens het besluit van 1839 verbeurd verklaard. Ook worden zware straffen uitgesproken tegen burgers van Peru, die in een zoodanig geval aan vreemdelingen hunnen naam hebben geleend.

De kapitein van een nationaal schip moet geboren Peruviaan zijn of brieven van naturalisatie hebben verkregen. Een

vijfde gedeelte der overige bemanning moet op zijn minst nationaal zijn. Deze hoedanigheid wordt aan vreemde matrozen verleend, die twee jaren lang eervol op 's lands vloot hebben gediend. Voor elken nationalen matroos, die aan het vereischte getal ontbreekt, wordt een boete van 50 piasters gevorderd, tenzij de eigenaar van het schip zijn tekortkoming door den dood of de desertie van den matroos rechtvaardigen, of overmacht als oorzaak kan aanhalen, welke hem genoodzaakt mocht hebben de wet te schenden. Deze bepaling kan echter door het gouvernement worden gewijzigd, hetzij in tijd van oorlog, hetzij in geval van een bijzondere dienst, waarvoor het zelf een koopvaardijschip mocht gebruiken.

Volgens het besluit van 1839, art. 3, is het voorrecht, hetwelk vreemde schepen genieten, om met den directen aanvoer van voortbrengselen uit hun land naar Peru belast te zijn, voor deze schepen aan de voorwaarde onderworpen, dat het derde gedeelte hunner bemanning uit Peruvianen moet bestaan.

De nationaliteit der koopvaardijschepen van den staat Salvador is geregeld door een besluit van 23 Jan. 1857.

Nationale schepen kunnen in den vreemde zijn gebouwd, maar die, welke van binnenlandsche constructie zijn, genieten een kwijtschelding van de helft der rechten, welke van de koopwaren, die zij bij den terugkeer van hun reis uit den vreemde invoeren, moeten worden geheven. Vreemde schepen betalen een invoerrecht van 4 % van de waarde.

De eigendom van nationale schepen moet toebehooren aan onderdanen van Salvador of aan in het land gevestigde Middel-Amerikanen, of aan aldaar overeenkomstig de wetten genaturaliseerde vreemdelingen.

De kapitein zal een vreemdeling kunnen zijn, maar vijf jaren na de afkondiging van het besluit moet de bemanning, voor een vierde gedeelte; in de vijf daarop volgende jaren, voor de helft; en na verloop van tien jaren geheel uit onderdanen van Salvador bestaan.

Het schip, hetwelk zich laat naturaliseeren, zal bij zijn aankomst uit den vreemde onder zijn bemanning een vierde gedeelte Salvadorianen moeten tellen.

De vereischten voor de nationaliteit in de republiek Uruguay worden in geen speciale wet aangegeven, maar komen volgens een dépêche van den Franschen minister te Montevideo, hierop neder:

Een Uruguayaansch schip kan óf op de werven van het land zijn gebouwd óf in den vreemde zijn aangekocht. In dit geval is het genaturaliseerd, indien het aan een burger ten overstaan van den consul zijner natie verkocht is en de verkrijger de formaliteiten heeft vervuld, welke voor de afgifte van een scheepvaart-patent door den minister van marine worden vereischt. Een invoerrecht van 15 % van de waarde wordt van het in den vreemde aangebouwde schip geheven (22 Juni 1861).

Een nationaal schip moet in eigendom aan een burger van Uruguay toebehooren.

Omtrent de samenstelling der bemanning zijn tot hiertoe slechts met opzicht tot de kustvaart reglementen gemaakt. De wet van 9 Jan. 1834 eischt, dat de kapitein van een voor de kustvaart bestemd schip zij een burger van Uruguay en dat hij ten minste één medeburger bij zich aan boord hebbe. Dit voorschrift echter, hoe vrijzinnig het ook is, wordt doorgaans niet toegepast.

Een wet van 10 Mei 1842 voor den staat Venezuela stelt zoowel den binnen- als buitenlandschen bouw van nationale koopvaardijschepen vrij. De op buitenlandsche werven gebouwde schepen betalen een recht van 30 % van de waarde.

Zij moeten geheel aan burgers van den staat toebehooren. Ieder, die zijn naam leent, om een aan vreemdelingen toebehoorend schip de nationaliteit te doen verwerven, wordt gestraft met een boete van 400 francs. Als een bijzondere uitzondering op den vastgestelden regel heeft het Venezueli-

aansch gouvernement, gemachtigd door het congres, den 24 Juni 1851 onder verschillende voorwaarden aan een Franschman, die afgevaardigde is eener compagnie, welke uit personen van verschillende natiën is samengesteld, het voorrecht toegekend, om vreemde stoombooten onder de vlag van den staat te doen varen.

Om kapitein van een Venezueliaansch schip te kunnen zijn, moet men de hoedanigheid van geboren of genaturaliseerden burger van Venezuela bezitten. Ook kan geen nationaal schip, grooter dan 10 tonnen, naar het buitenland varen, zonder, behalve den kapitein, voor een derde gedeelte met Venezueliaansche matrozen te zijn bemand.

Ziedaar in hoofdtrekken de vereischten voor de nationaliteit van koopvaardijschepen bij de tegenwoordige zeestaten opgegeven. Welk een verscheidenheid! Bij geen dier volken is een geheel gelijke regeling van dit onderwerp voorhanden. Hoewel nu hieruit de wenschelijkheid van algemeen geldende beginselen op dit punt ten duidelijkste in het oog springt, zoo begrijpt men al licht, dat een zoodanige regeling vooralsnog aan de grootste bezwaren onderhevig is. Zoolang men daarom nog niet dien staat van volkomenheid heeft bereikt, late men aan de wetgevingen der enkele zeestaten, zoowel in oorlog als in vrede, haar recht wedervaren, en beoordeele de nationaliteit der koopvaardijschepen naar de daaromtrent door die staten vastgestelde bepalingen.

HOOFDSTUK III.

Wettelijke bepalingen in Nederland vóór 1819.

Wij vangen het onderzoek omtrent de nationaliteit van koopvaardijschepen in Nederland aan met de vermelding van de vroegere regeling van dat punt hier te lande.

Het tijdvak der middeleeuwen levert voor ons onderzoek al zeer weinig stof op, waarvan de oorzaak in den toenmaligen toestand van het zeeverkeer moet worden gezocht.

Het gebruik van vlaggen schijnt hier te lande reeds in het begin der XIV^de^ eeuw bekend geweest te zijn; er wordt althans bij een zeestrijd daarvan melding gemaakt. Over het algemeen hebben ze in het eerst meer tot sieraad dan tot onderscheidingsteekenen gediend. Ook schijnt het, dat het toen nog niet de gewoonte was de vlaggen aan de masten of eenige andere plaats van het schip vast te hechten, maar dat ze, gelijk dit in een strijd te land geschiedde, door sommige daartoe aangestelde personen in de hand werden gedragen [1].

---

[1]) „De baniere nam in de hant Een scoen vrome ionc seriant, En maecter hem mede te hant, Daer hi de meeste perse vant, Ende droech aldaer 's Graven baniere." MELIS STOKE, B. 9, v. 1005; Mr. J. C. DE JONGE, *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen*, 's Gravenh. en Amsterd., 1833—1842, Dl. I, pag. 225; WAGENAAR, *Beschrijving van Amsterdam*, Dl. X, pag. 33.

Eerst langzamerhand, en wel tegen het laatst der XV[de] eeuw, werden de vlaggen onderscheidingsteekenen, die hetzij de wapens en de kleuren van den vorst, hetzij die van de een of andere stad van de masten deden wapperen. De eerste bepaalde aanwijzingen, welke omtrent dit punt zijn te vinden, komen voor in de ordonnanties van Hertog KAREL DEN STOUTE en MAXIMILIAAN van Oostenrijk uit de jaren 1475 en 1487. De eerste beval nl. aan de bevelhebbers eener gewapende koopvaardijvloot, die destijds voor de Oostzee zeilree lag, op hunne schepen zijn standaard en wapen te voeren [1]). Keizer MAXIMILIAAN maakte dit voorschrift, hetwelk slechts tijdelijk en enkel voor die vloot was bestemd, meer algemeen, door in 1487 het volgende bevel uit te vaardigen: „Item ordonneren wy, *dat alle* Schepen van onse gehoorzaemheydt, die de Zee hanteeren en frequenteeren sullen, aan wien sy toebehooren, of wat voor Banieren sy voeren, sullen gehouden wesen mede te voeren de Banieren, Vleugels en Standaers van onsen gemelden Admirael [2])." Ook in de ordonnantie van het jaar 1540 van KAREL V komt een dergelijke bepaling voor [3]).

Onder Karels zoon en opvolger PHILIPS II bleven deze voorschriften in stand, gelijk blijkt uit een ordonnantie van 1563, alwaar wij lezen: „dat voortaen niemandt van onsen Ondersaten in Zee zijnde, ende eenige andere Schepen aldaer gemoetende, ofte oock in eenige Havenen komende, ofte voorby Kasteelen, Bollewercken, ofte vaste Plaetsen varende, onse Vrienden en Geallieerden toe behoorende, en sal mogen 't principale Vaentgen van onse Wapenen op 't Schip wesende, uyt zynder Plaetse weeren, ofte afnemen, maar sal wel mogen doen teeckenen van salutatie ende vrientschappe, met den Wapenen van den quartiere oft Stede van daer 't Schip toe behoort, oft

---

[1]) COMMELIN, *Beschrijving van Amsterdam*, pag. 915 en 916.

[2]) *Groot Placaet-Boeck*, Dl. IV, 1212; *Recueil van zeezaken*, Dl. III, pag. 14.

[3]) *Groot Placaet-Boeck*, Dl. IV, pag. 1217.

metten Topseyle, Fock, t' samen of besonder, alsoo 't henlieden best duncken sal [1]).

Uit deze aanhalingen blijkt, dat de schepen, die toebehoorden aan onderdanen van deze landen, verplicht waren de admiraalsvlag of die van den vorst te voeren, terwijl buitendien ook nog plaatselijke of stedelijke vlaggen plachten te worden gebezigd.

Gedurende den opstand tegen Spanje kwam als algemeene landsvlag een vlag in gebruik, die voorzien was met de kleuren van het wapen van den Prins van Oranje, te weten: oranje, wit en blauw in drie velden, in welke de oorsprong van de latere, nationale, Nederlandsche vlag moet gezocht worden [2]).

Gelijk er weinig van het recht en de vereischten *tot het* voeren dezer vlag kan gezegd worden, daar ons hieromtrent de aanwijzingen ontbreken, zoo zijn ons ook uit dezen tijd bepalingen omtrent het uitreiken van zeebrieven onbekend. Wel treffen wij in sommige ordonnanties de benaming „zeebrieven" aan, doch hiermee schijnt men slechts bevrachtingscontracten tusschen de schippers en de kooplieden op het oog gehad te hebben, zonder dat deze bepaald tot bewijs der nationaliteit van het schip zullen hebben moeten strekken [3]).

Zelfs schijnt men omtrent het voeren der nationale vlaggen niet zeer gestreng te zijn geweest, daar de Nederlanders ongeveer tot de jaren 1611 of 1612, zelfs met toestemming van H. H. Mog., onder Fransche en ook onder Engelsche

[1]) *Groot Placaet-Boeck*, Dl. I., pag. 804.

[2]) Ik acht het overbodig ter dezer plaatse verder over de geschiedenis onzer vlag uit te weiden en verwijs daaromtrent naar DE JONGE, *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen*, pag. 209—247, alsmede naar een verhandeling van denzelfden auteur, *Over den oorsprong der Nederlandsche vlag*, Amsterdam, 1832; S. H. VAN IDSINGA, *Staatsrecht der Vereenigde Nederl.*, T. I, pag. 309, T. II, pag. 95, 123 vlgd.

[3]) *Ordonnantie, Statuyt ende eeuwich Edict van* PHILIPS II van 31 Oct. 1563. *Groot Placaet-Boeck*, Dl. I, pag. 796, vlgd. KLUIT, *Hist. fed. Belg. federati*, pag. 449.

vlag hunnen handel op Turkije hebben gedreven. Dit blijkt uit een instructie door H. H. Mog. in 1611 gegeven, waarin o. a. gezegd wordt: „Dat het H. H. Mog. mening was, dat d'ingesetenen deser landen haere navigatie, handelinge en trafficque aldaer (in het Turksche rijk) onder de banniere van de Coningen van Vranckrijck ende Groot Brittannien sullen mogen continueren, tot dat anders sal wesen geordonneert [1]."

De reden van deze toelating moet daarin gezocht worden, dat de Nederlanders tot aan het jaar 1598 van den handel op het Ottomannische rijk waren uitgesloten, doch sedert dien tijd door tusschenkomst van den koning van Frankrijk het verlof daartoe bekwamen, mits zij hunne schepen onder de vlag van den koning van Frankrijk lieten varen [2]. Eenigen tijd later, toen ook van onze zijde verdragen met den sultan werden gesloten, zal deze gewoonte in onbruik zijn geraakt. In een placaat van 23 Juni 1623 en 24 Juni 1625 komt ten minste de bepaling voor, dat alle ingezetenen dezer landen, die op Turkije wilden handelen, zouden „gehouden wesen te voeren de gewoonlycke Banniere, ofte Vlagge van den Heere Prince van Orangien, als Admirael-Generael van de Geunieerde Nederlanden," zoodat het voeren van vreemde vlaggen na dezen tijd geheel zal zijn opgehouden.

Gelijk wij reeds vroeger hebben aangetoond, bevatten de verdragen van koophandel en zeevaart, die sedert het begin der XVII^de^ eeuw tusschen de verschillende staten werden gesloten, meest alle bepalingen over de wijze, waarop de schepen dier staten elkander over en weer bij een ontmoeting op zee moesten behandelen. Aan de meeste dier verdragen werden dan de formulieren van zeebrieven of paspoorten toegevoegd, van welke sommige enkel dienden, om de nationaliteit van het schip te

---

[1]) *Instructieboek* 1611—1623, berustende op het Rijks Archief; DE JONGE l. c., pag. 220 en 221.

[2]) KLUIT, *Primae lineae historiae federum Belgii federati*, pag. 332.

constateeren, andere daarentegen tevens met opzicht tot de lading werden afgegeven. In deze ook door ons land veelvuldig gesloten verdragen moet de oorsprong der zeebrieven, ter constateering van de nationaliteit onzer schepen, worden gezocht.

In verband met die verdragen werden dan dikwijls door H. H. Mog. placaten uitgevaardigd, ten einde in de nakoming der daarin vervatte bepalingen te voorzien. Zoo ontmoeten wij een placaat van 1 April 1651, tot naricht van de schippers der koopvaardijschepen bij het passeeren van de Sont en de Belt, welks eerste artikel bepaalde: „dat alle Schippers ofte Opperhoofden, voerende eenige koopvaerdyeschepen hier te Lande t'huys hoorende, begeerende te varen naer Oosten, voor 'tuytseylen by de Magistraet van soodanige Stadt, daer haer Schip voor 't meerder gedeelte is t'huys *hoo*rende, sullen moeten oprechte verklaringe ende bewijs doen, dat het schip by hun respectivelijk gevoert wordende, geheelick hier te Lande is toe behoorende, ende daerop vorderen Acte, die haer in behoorlicke forma gedepescheert met Stadts Zegel ende onderteyckeninge van den Secretaris bekrachtigt, ghelevert sal worden, die hun sal dienen voor den tijdt van een Jaer, ende langer niet, ten ware datse onderwijlen niet binnen gaets quamen, in welcken ghevalle de selve sal blyven valideren totte naeste ghelegenheyt van haer arrivement binnen dese Landen, als wanneer de selve vernieuwt sal moeten worden, op pene van syn effect te verliesen [1]."

In een verdrag met Denemarken uit het jaar 1645 [2], waarop dit voorschrift betrekking had, was bepaald, dat de Nederlandsche schepen voor een zeker aantal jaren bij het passeeren van de Sont en de Belt vrij zouden zijn van de betaling der vuur-, tonne-, haven- en bakengelden. Opdat nu geene vreemde schepen voor Nederlandsche zouden doorgaan en aldus die

[1] *Groot Placaet-boeck*, Dl. I, pag. 948.

[2] LE CLERCQ, *Algemeene verhandeling van de Heerschappij der zee, en een compleet lichaam van de Zeereehten* enz., pag. 522; DUMONT, T. VI, P. I, pag. 312.

voorrechten genieten, moesten de Nederlandsche schepen zijn voorzien van zeebrieven, welke hun door de plaatselijke overheid moesten worden uitgereikt, indien zij nl. geheel in eigendom aan onderdanen dezer landen toebehoorden. Op vertoon van deze zeebrieven moesten aan de schippers, bij hun aankomst in de Sont, door een van wege de Staten-Generaal aldaar aangestelden resident een door dezen geteekend en gezegeld paspoort worden afgegeven, „om de selve te exhiberen aan de Deensche officieren daertoe geordonneert ende alsoo haere reyse te vorderen....", gelijk art. II van het placaat verder voorschreef. Dit paspoort zal dus gediend hebben, om voor de Deensche overheid het bewijs der nationaliteit van het schip te leveren.

In een tractaat, den 17 Dec. 1650 [1]) met den koning van Spanje gesloten, komt eenigszins duidelijker uit, wat men eigenlijk in dezen tijd onder de benaming van paspoorten en zeebrieven verstond. Artikel XI toch van dit tractaat bepaalde, dat, indien de schepen, die toebehoorden aan onderdanen van den koning van Spanje, in volle zee of op de reeden Nederlandsche schepen zouden ontmoeten, de eerste gemachtigd zouden zijn naar boord van deze laatste een sloep met twee of drie man af te zenden, aan welke de schipper of bevelvoerder zijn paspoort en zeebrief zou moeten vertoonen. Uit dit paspoort en dien zeebrief moest blijken niet alleen van de lading, maar ook van de plaats, waar het schip t'huis behoorde, „opdat men, zoo luidde het, door deeze twee middelen weten mag, of daar in zyn Koopmanschappen van Contrebande, en suffisantelyk blyke van de qualiteit van 't Schip, als ook van den Schipper van dien, aan welke Paspoorten en Zee-brieven volkomen geloof gegeeven zal worden; des te meer, omdat zoowel van wegen den hoogstgemelden Heer Koning, als van wegen de hoog-gemelde Heeren Staaten Contremarquen

[1]) LE CLERCQ, *Algemeene verhandeling van de Heerschappy der zee* enz. enz., pag. 562; DUMONT, T. VI, P. I, pag. 570 en 571.

gegeeven zullen worden, om dies te beter de oprechtigheid te erkennen, en ten einde dezelve geensints vervalscht mogen worden [1]).”

Het formulier van een zoodanigen zeebrief luidde als volgt:

Alderdoorluchtigste, Doorluchtigste, Doorluchtige, Grootmachtigste, Grootmachtige, Hoogh- en Welgeboorne, Wel-Edele, Erentfeste, Aghtbare, Wyse, Voorsienige Heeren Keyseren, Koningen, Republicquen, Princen, Fursten, Hertogen, Graven, Baronnen, Heeren, Burgemeesteren, Schepenen, Raaden, mitsgaders Rechteren, Officieren, Justicieren ende Regenten aller goede Steden ende Plaatsen, het zy Geestelyke of Waereldlyke, die deese opene Letteren sullen sien ofte hooren leezen, doen wy Burgemeesteren ende Regeerders der Stadt .... te weten, dat Schipper .... van .... (voor *ons* compareerende) by solemneelen Eede verklaart heeft, dat het Schip genaamt .... groot omtrent .... Lasten, 'twelk hy altans voert in deese Geunieerde Provincien t'huys behoort: *Zoo waarlyck moest hem Godt Almachtig helpen.* Ende want wy den voorsz. Schipper gaerne gevordert zagen in syne rechtvaerdige zaaken; zoo is ons verzoek aan allen voornoemt, ende yeder in het byzonder, daar den voornoemden Schipper met zijn Schip ende ingeladen Goederen komen zal, dat de selve gelieve den voornoemden Schipper goedelijcken te ontvangen ende behoorlijck te tracteeren, gedoogende hem op syne gewoonlijcke Tollen en Ongelden, in het door- en voorbyvaaren, Haven, Stroomen en Gebiedt te passeeren, vaaren en frequenteeren, omme syne Negotie te doen, daar ende soo hij te raade vinden sal, hetwelk wy gaerne willen verschuldigen. Des t' oirkonde deeser Steede Zegel ter oorsaacke hier aan hangende den .... [2]).

Gelijk wij uit den inhoud van dezen zeebrief kunnen opmaken, werd hij enkel afgegeven met het doel, om de natio-

[1]) Le Clercq, pag. 565. [2]) Idem, pag. 567.

naliteit van het schip te doen kennen. De vorm, waarin deze brieven volgens de verdragen door de plaatselijke overheid moesten worden afgegeven, schijnt echter niet altijd nauwkeurig in acht te zijn genomen. Zoo werden in 1713 door Zweedsche kruisers vier onzer koopvaardijschepen opgebracht en verbeurd verklaard, hoewel de schippers verklaarden, dat zoowel de schepen als de lading aan onderdanen dezer landen toebehoorden en dat zij dit des noods met de stukken zouden bewijzen, indien er misschien iets aan den vorm hunner zeebrieven ontbrak.

De Zweedsche senaat, tot welken H. H. Mog. zich omtrent deze zaak hadden gericht, verklaarde echter, dat die schepen met volle recht waren genomen, omdat hunne zeebrieven niet volgens de bepalingen van het verdrag waren gecontrasigneerd. Hoewel men nu toestemde, dat die formaliteit in vredestijd was veronachtzaamd, zoo meende men toch, dat zij in tijden van oorlog ten strengste moest worden in acht genomen. Hunne H. Mog. beweerden daarentegen, dat die bij een vroeger verdrag [1]) vastgestelde formaliteit reeds sints dertig jaren in onbruik was geraakt, zoodat het gemis daarvan thans niet meer een reden ter verbeurdverklaring dier schepen konde zijn, te meer daar de vier verbeurd verklaarde schepen in Harlingen te huis behoorden en de Harlinger zeebrieven nooit van eenig contrasignatuur voorzien waren geweest. Zij verklaarden zich echter bereid, om, indien de senaat daarop gesteld was, aan de Staten der provinciën en de gezamenlijke Admiraliteiten een aanschrijving te doen, „omme door de bequaamste middelen en weegen, alle navigante of commercieerende Persoonen te adverteeren, dat indien de selve na deesen souden willen vaaren of handelen op eenige Plaatsen van den Koningh van Sweeden in Oorlogh zijnde, haare Scheepen voor de selve en haare Ladinge voorsien sullen moet zijn van een

---

[1]) Tractaat van commercie, navigatie en marine van 2—12 Oct. 1679; LE CLERCQ, pag. 644; DUMONT, T. VII, P. I, pag. 437.

ordinaris Zeebrief, gemunieert met de contrasignature van den Griffier van haar Hoogh Mog., in margine van dien [1]).”

Ook die contrasignaturen waren aan de meeste tractaten toegevoegd en aldus geformuleerd:

„Wy.... certificeeren bij deesen, dat deeze tegenwoordige Zee-Brieven waarlyk ende zekerlyk zyn verleent ende uitgegeeven by en van wegen competente Burgemeesteren ende Raad der Stadt.... ende dat de selve als oprecht, ende ten opzichte van 't Zegel ende ondertekeninge van dien authenticq, bij allen ende eenen iegelyken, die deezen eenigermaten aangaan mag, volle kracht ende effect erlangen moet [2]).”

Daarenboven vinden wij ook nog in een menigte verdragen gewag gemaakt van eeden, die door de eigenaars en *de* schippers omtrent den eigendom hunner schepen en der *ingeladen* koopwaren moesten worden afgelegd, alvorens hun door de bevoegde macht de zeebrieven konden worden uitgereikt [3]). Nationale schepen waren dus die, welke geheel in eigendom aan onderdanen dezer landen toebehoorden.

Wij hebben er reeds met enkel woord op gewezen, dat onze voorouders tot in het jaar 1598 van allen handel op het Turksche rijk en de Barbarijsche staten waren uitgesloten. Sedert het begin echter van de XVII^de^ eeuw werden er met de vorsten van die rijken onderhandelingen aangeknoopt, waaraan de bepalingen omtrent de zoogenaamde Turksche paspoorten ongetwijfeld haar ontstaan hebben te danken.

Zoo kwam er den 24 Dec. 1610 een tractaat van koophandel met MULAY ZYDAN, vorst van Marocco, tot stand, welk verdrag den 26 Mei 1683, 1 Aug. 1684, 18 Juli 1692,

---

[1]) *Groot Placaet-boeck*, Dl. V, pag. 1624 en vlgd.; PESTEL, *Specimen Jurid. Inaugur.*, pag. 44 en 45.

[2]) LE CLERCQ, pag. 662.

[3]) Een voorbeeld hiervan in het tractaat tusschen den koning van Denemarken en den koning van Groot-Brittanje en de Staten-Generaal der Vereenigde Nederlanden van 12 Dec. 1691; LE CLERCQ, pag. 673 en vlgd.

8 Nov. 1730 en 21 Nov. 1752 werd hernieuwd en gewijzigd[1]). Artikel 2 van het eerstgesloten verdrag bevatte de volgende bepaling: „Ende opdat de schepen van dese Landen seeckerlycx bekent mogen worden, sullen de Schippers ofte andere op de selve commanderende, versien worden met behoorlycke Zeebrieven van de traffiquerende steden, daar uyt de selve sullen varen, ende en sullen geene Zeebrieven mogen gegeven worden aan eenige Oosterlingen ofte aen yemandt anders, als die ghene, die syn oprechte Ondersaten ende Inwoonderen van de Vereenigde Provinciën[2])."

In een ander tractaat met Tunis den 14 Nov. 1622 gesloten was vastgesteld: „Dat alle degene, die komen met Patenten van den hoochghedachten Heere ende Vorst den Prince van Orangien, ende met syne Vlagge, van wat Natie deselve mogen syn, sullen vry ende vranck wesen: Gelyck daarentegen alle Inwoonders van Nederlandt, staende in den dienst van den Coningh van Spangien, ofte andere Vyanden van den Grooten Heere, goede prinse sullen wesen." Uit den verderen inhoud van dit verdrag blijkt, dat deze patenten slechts betrekking hadden op de lading, daar zij moesten inhouden, dat de schippers bij eede hadden verklaard, dat zij in hunne schepen geene goederen van den koning van Spanje hadden ingeladen. Iets verder lezen wij omtrent de wijze van onderzoek: „Ende de Nederlanders zynde gerequireert van de voorschreve Corsaren, omme haere Zeebrieven aen haer te laten besichtigen (indien 't Wint ende Weder 't selve niet belet) sullen haere Boten in Zee uitzetten, ende komen aan Boort van de Corsaren, omme

---

[1]) KLUIT, *Historia federum* etc., pag. 336. Aangaande de met Turkije gesloten verdragen zie men denzelfden pag. 332 vlgd. Omtrent dat van 6 Juli 1612 het *Groot Placaet-Boeck*, Dl. III, pag. 383; AITZEMA, *Zaken van Staat en Oorlog*, Dl. I, pag. 331; DUMONT, T. V, P. II, pag. 205; en omtrent dat van Sept. 1680 met MOHAMED IV, het *Groot Placaet-Boeck*, Dl. V, pag. 388; *Recueil van Zeezaken*, Dl. III, pag. 317; DUMONT, T. VII, P. II, pag. 4.

[2]) AITZEMA, *Zaken van Staat en Oorlog*, T. I, pag. 52; DUMONT, T. V, P. II, pag. 156.

te vertoonen de Patenten van den Doorluchtigen ende hooghgeboren Vorst Heere Maurits, Prince van Orangien enz. [1]."

Uit deze aanhaling blijkt, dat de benaming „zeebrieven" nog in algemeenen zin werd gebezigd, gelijk ook uit een placaat van 2 Maart 1646 kan worden opgemaakt „waerbij alle Schippers, gehoorende onder 't ressort van desen Staat, belast wert haer te versien met Zeebrieven ofte Chertepartijen, alsmede te vernemen, wat Koopmanschappen deselve sullen laden ofte van waer de selve komen etc. [2]."

Van 1617—1626 werden eveneens met de Regeering van Algiers hierop betrekkelijke tractaten gesloten [3]. Dit nam echter niet weg, dat er dagelijks van de schippers en kooplieden klachten inkwamen, dat hunne schepen op reis door de kruisers van Algiers en Tunis werden overvallen en beschadigd. Ten einde nu de in die verdragen vastgestelde bepalingen ook practisch voor hunne onderdanen van nut te doen zijn en tevens wettelijk verbindend te maken, werd door de Staten-Generaal het reeds boven vermelde placaat van 21 Juni 1623 en 24 Juni 1625 uitgevaardigd, „waernaer de Ingesetenen van de selve Landen, vaerende naer Westen, door de Strate ofte Enghte van Gibalter, om te negotieren op

---

[1] *Groot Placaet-Boeck*, Dl. II, pag. 2293; DUMONT, T. V, P. II, pag. 411. Den 2[den] Sept. 1662 werd nog een verdrag met Tunis gesloten. Zie AITZEMA, Dl. X, pag. 470; DUMONT, T. VI, P. II, pag. 403 en 428.

[2] *Groot Placaet-Boeck*, Dl. II, pag. 2384 en 2916. In dit placaat werd tevens bepaald, dat voor goeden prijs zouden worden verklaard de schepen, die van dubbele zeebrieven waren voorzien.

[3] In Mei 1617, AITZEMA, Dl. I, pag. 347 en 350; in Juni 1619, idem; in Oct. 1622, idem pag. 353; DUMONT, T. V, P. II, pag. 413; den 30 Jan. 1626, AITZEMA, Dl. II, pag. 69; DUMONT, T. V, P. II, pag. 485. Zoo ook nog met hetzelfde land den 6[den] en 13[den] April 1662, *Groot Placaet-Boeck*, Dl. IV, pag. 292; AITZEMA, Dl. X, pag. 475; DUMONT, T. VI, P. II, pag. 408; den 22 Nov. 1662, AITZEMA, Dl. X, pag. 475; DUMONT, T. VI, P. II, pag. 434, 435 en 445. Verder nog van 1677—1760, waaromtrent ik naar KLUIT, *Historia federum*, *Index chronologicus* verwijs en wel op de N[os] 698, 721, 727, 870, 898, 962, 996, 1001, 1109, 1121 en 1136.

Levante, ende op de Rijcken van den Grooten Heere tot Constantinopolen, ofte mede binnen de voorsz. Strate, op Vranckrijck, ende Italien, hen sullen hebben te reguleren, ten reguarde van hare Zeebrieven, betalinge van Lastgelden, ende andersints."

Met opzicht tot de zeebrieven bevatte art. 3, 'twelk ik hier wegens zijn belangrijkheid geheel overneem, de volgende bepaling: „Sullen voorts hen voor yeder reyse versien met Zeebrieven ofte Patenten van den hooch-gedachten Heere Prince van Orangien, als Admirael-Generael, geclausuleert, dat de Schippers ofte Patroonen van de Schepen, zijn Ingesetenen ende Onderdanen van de Hooge ende Mogende Heeren Staten-Generael der Vereenichde Nederlanden, ende dat syluyden met eede hebben verklaert, dat sy geene goederen van den Spangiaerden, ofte andere Vyanden van den grooten Heere ingeladen hebben, mitsgaders dat de Schepen in Nederlandt zijn toe behoorende, ende dat nochte Spangiaerts, noch eenige andere, die Vyanden zijn van den grooten Heere, de selve in 't geheele ofte in gedeelte zijn toekomende, datse de Patenten aen niemandt sullen overgeven, noch verkoopen. Welcke Zeebrieven ofte Patenten, geclausuleert als vooren, sullen syluyden hebben te vertoonen, met beleeftheyt, aen de Schepen van den grooten Heere, ofte aen de Corsaren van Algieri, ende Tunes, des versocht zijnde van iemandt die van heure Schepen, met weynich Volcks, aen het Boort van de Nederlantsche Schepen sal komen [1])." Op zware boete was het verboden die patenten aan een ander over te doen, terwijl ook onderdanen van deze landen, die hun schip aan vijanden van den grooten Heer hadden verkocht, doch daarop als schipper bleven varen, geen gebruik meer van de vlag of van de patenten van den Prins van Oranje mochten maken.

Hoewel wij noch in de tot dusver opgenoemde tractaten,

---

[1]) *Gr. Placaet-boeck*, Dl. I, pag. 911 vlgd.

noch hier in dit placaat de benaming „Turksche paspoorten" aantreffen, zoo zijn toch ontegenzeggelijk de bedoelde „Zeebrieven of Patenten" dezelfde, die later meer algemeen onder den naam van Turksche passen bekend worden.

Ook in de verdragen, dle van 1651—1659 met de inwoners van Salé werden gesloten, komt de laatstgenoemde benaming nog niet voor [1]). In het met het bestuur dezer stad den 22 Oct. 1659 gesloten verdrag werd vastgesteld, dat alle schepen, die uit Salé voeren, hetzij dit oorlog-, kaper- of koopvaardijschepen waren, voorzien moesten zijn „met behoorlyke Commissie van zyne hoogstgedachte Excellentie, ofte die in zyne absentie de hoogste Regeeringe in handen zal hebben, mitsgaders Certificatie ende Acte, geteekent en *gezegelt* van den Consul wegens haer Hoog-Mog. in der tyd *aldaer* residerende, ofte zyne last hebbende." Deze acten moesten telkens na de reis of na verloop van vier maanden worden vernieuwd, uitgezonderd die, welke voor koopvaardijschepen waren afgegeven en welke in volle kracht bleven tot gedane heen- en terugreis, als wanneer zij, gelijk in het eerste geval, aan den consul moesten worden teruggegeven. Daarenboven moest door de in Salé te huis behoorende commissie-vaarders vóór hun vertrek voldoende borgtocht worden gesteld, dat zij de Nederlandsche schepen op geenerlei wijze zouden lastig vallen of beschadigen, „omme des noods zynde, zulks in cas van ontmoetinge aan de Oorlogschepen ofte Commissie-vaarders van Haar Hoog-Mog. te vertoonen, om daardoor gedistingueert te werden van andere Barbarische Roovers, mits dat ook diergelijke cautie voor 't uitzeilen gepresteerd zal werden door de Commissie-vaarders van de Vereenigde Provinciën, ende de Koopvaardy-Schepen voorzien zullen werden met behoorlyke

[1]) Den 9 Febr. 1651, *Groot Placaet-boeck*, Dl. I, pag. 129; AITZEMA, Dl. VII, pag. 509; DUMONT, T. VI, P. II, pag. 1; den 22 Maart 1657, LE CLERCQ, pag. 585; AITZEMA, Dl. VIII, pag. 949; DUMONT, T. VI, P. II, pag. 157; den 22 Mei 1658, *Groot Placaet-boeck*, Dl. II, pag. 1278.

Zeebrieven, omme deselve aan die van Salé, des vereischt werdende, te konnen exhiberen [1])."

Eerst in het begin der XVIII^de eeuw komt voor die zeebrieven de benaming paspoorten voor. Zoo lezen wij in een met Tripoli in 1712 gesloten verdrag, dat, wanneer de tot dezen staat behoorende commissie-schepen een Nederlandsch schip kwamen te ontmoeten, de schipper van dit laatste de sloep moest laten vallen met twee geloofwaardige personen bemand, die het paspoort van het schip moesten vertoonen en door den commissie-vaarder laten onderzoeken. Bleek het nu, dat dit echt en niet vervalscht was, dan kon het schip vrij de reis voortzetten, terwijl het in het tegenovergesteld geval mocht worden opgebracht [2]).

Ook in een met Algiers en Tunis in denzelfden tijd gesloten verdrag komt dezelfde bepaling voor. In het eerste wordt tevens melding gemaakt van paspoorten, die door Nederlandsche commissie-schepen aan de Algiersche bij een ontmoeting moesten worden vertoond. Deze paspoorten moesten echter door den landvoogd van Algiers of den aldaar resideerenden Nederlandschen consul aan die schepen zijn afgegeven [3]), zoodat wij hier, gelijk ook in het zoo even aangehaalde verdrag met Salé, aan machtigingen ter kaapvaart en niet aan de eigenlijke, voor de koopvaardij bestemde paspoorten hebben te denken.

Ingevolge dezer drie verdragen werd door de Staten-Generaal den 28 Sept. 1713 een reglement vastgesteld, ten einde nl. te voorkomen, dat er van zoodanige paspoorten misbruik kon worden gemaakt [4]). Hierin werd bepaald, dat de paspoorten door de collegiën der Admiraliteit niet mochten worden uitgereikt, alvorens door twee der voornaamste reeders voor zich

---

[1]) LE CLERCQ l. c., pag. 586; AITZEMA, Dl. IX, pag. 593; DUMONT, T. VI, P. II, pag. 263.

[2]) LE CLERCQ, pag. 709.

[3]) LE CLERCQ, pag. 713; KLUIT, pag. 337.

[4]) *Groot Placaet-Boeck*, Dl. V, pag. 1619 en 1620; *Recueil van Zeezaken*, Dl. III, pag. 687; *Placaat- en Rechtskundig Woordenboek*, Dl. V, pag. 264.

zelve en in naam van hunne gezamenlijke medereeders een beëedigde verklaring was afgelegd. Hiertoe moesten zij bovendien met behoorlijke autorisatie van de overige medereeders zijn voorzien, en door vertooning van de reederijcedul hun recht en dat der overigen op het schip bewijzen. In geval het een nieuw gebouwd schip was, moest hierbij tevens een verklaring van den scheepstimmerman worden overgelegd.

Het getuigenis der beide reeders moest inhouden, dat het schip hier te lande t'huis of aan onderdanen van den staat toebehoorde. Ook konden geene paspoorten worden afgegeven dan aan schepen, „de welcke alhier te Lande geëquipeert sullen werden, onder het ressort van het collegie, alwaar de Passen sullen werden versoght, doch dat, indien soodanige Scheepen, ten tijdt van het voorschreeve Versoeck, ofte oock ten uyteynde van de termynen, hierboven gestelt, in Zee moghten zijn, de selve Passen des niettemin aan de voorschreeve Scheepen sullen moogen, en oock moeten gegeeven werden, soo dickwils de voorschreeve Schepen, op den aanvangh van hare voyage uyt deese Landen, uytgevaren sullen zijn, ende door twee Reeders gequalificeert en geauthoriseert, als voorschreeven is, onder eede geaffirmeert sal werden, dat de voorschreeve Scheepen en hare Reeders hier te Lande als noch t'huys hooren."

Ik heb hier deze woorden uit het reglement overgenomen, opdat men ten duidelijkste zal kunnen zien, dat de uitdrukking „geëquipeert," daarin voorkomende, niet wil zeggen „gebouwd" maar slechts „uitgerust." De tijd, voor welken de paspoorten geldig zouden zijn, was naar gelang van den duur der reis, van drie maanden tot anderhalf jaar gesteld, terwijl hij voor de paspoorten der schepen van de Oost- en West-Indische Compagnie onbepaald was. Waren nu de schepen nog in zee, wanneer de duur van hun paspoort was verstreken, dan konden zij, zoo zij alhier uitgerust en van hier waren uitgeloopen, nieuwe paspoorten verkrijgen, mits het voldoende bleek, dat

zij nog hier te lande te huis behoorden, d. w. z. nog het eigendom waren van onderdanen dezer landen. Die maatregel dus, dat de schepen hier te lande moesten zijn „geëquipeert", had slechts ten doel, om zooveel mogelijk te verhinderen, dat buitenlandsche schepen Nederlandsche paspoorten zouden kunnen verkrijgen, daar de enkele verklaring der reeders niet voldoende werd geacht, om dergelijke fraudes te voorkomen.

Bij den terugkeer van de schepen binnen deze landen moesten de paspoorten aan het collegie der Admiraliteit van de haven, waar die schepen zouden binnenloopen, worden teruggegeven en door deze worden ingetrokken.

Daar er echter verscheidene klachten van de regeeringen van Algiers, Tunis en Tripoli bij de Staten-Generaal inkwamen, dat er nog dikwijls van de bij de verdragen vastgestelde paspoorten misbruik werd gemaakt, werd den 30sten Jan. 1715 een placaat tegen dit misbruik uitgevaardigd, waardoor het reglement van 28 Sept. aanmerkelijk werd uitgebreid [1]).

Dit placaat schreef voor, dat de eens verleende paspoorten niet langer van kracht zouden zijn, dan zoolang de eigendom van de schepen, voor welke zij waren afgegeven, nog aan ingezetenen van dezen staat toebehoorde. Werden nu de schepen aan vreemdelingen verkocht, dan moesten de paspoorten aan het collegie der Admiraliteit, door hetwelk zij waren uitgereikt, worden teruggegeven. Indien die verkoop buitenslands had plaats gehad, dan waren de schippers gehouden terstond hunne paspoorten te royeeren en door te snijden en door middel van de op die plaats aanwezige consuls of andere ministers van den staat aan het collegie der admiraliteit te doen terugzenden. Het royeeren en doorsnijden der paspoorten moest door de schippers in tegenwoordigheid van de manschap geschieden, indien ter plaatste, waar de verkoop had plaats gehad, geene der genoemde ambtenaren aanwezig waren. Vervolgens moesten

---

1) *Groot Placaet-Boeck*, Dl. V, pag. 1635; *Placaat- en Rechtskundig Woordenboek*, l. c. pag. 205.

zij, vergezeld van een beëedigde verklaring der bemanning omtrent de plaats en den tijd der verkoop, rechtstreeks naar het collegie der Admiraliteit worden overgemaakt.

Gelijk op het niet nakomen dezer voorschriften, zoo werden ook op het leenen, verkoopen of overdoen van paspoorten aan andere schepen zware boeten gesteld, terwijl aan de schippers, die hunne paspoorten voor vreemde schepen hadden misbruikt, de geesselstraf werd opgelegd.

Verder mochten er geene paspoorten worden uitgereikt, vóórdat er door de schippers of reeders voldoende borgtocht was gesteld voor de nakoming van de in het placaat vastgestelde bepalingen, alsmede voor het betalen der daarin uitgedrukte boete. De borgtocht, waarvan een algemeen geldend formulier zou worden opgemaakt, konde eerst voor gezuiverd gehouden worden, wanneer de paspoorten op de vermelde wijze waren teruggegeven of het bewezen werd, dat men door overmacht of toeval hierin verhinderd was geworden.

Een met Algiers den 8sten Febr. 1726 op nieuw gesloten verdrag [1]) gaf aanleiding, dat den 4den Jan. 1727 wederom een placaat door de Staten-Generaal werd uitgevaardigd, waarin de vroegere bepalingen herhaald en ook vele nieuwe werden aangetroffen.

Aan dat placaat ging vooraf een resolutie van denzelfden dag, waarbij een belasting op de paspoorten werd vastgesteld van twee tot vijftien gulden naar gelang van de plaats, werwaarts het schip zou stevenen, en van vijftien gulden voor de schepen der West- en van dertig gulden voor die der Oost-Indische Compagnie.

„Ende is verders goedgevonden ende verstaan, dat, om de Scheepen van de Ingezeetenen van den Staat te beveiligen tegens die van Algiers, nieuwe Pasporten sullen werden verleent, en daar in gevolgt het Formulier, geinsereert in de Notulen van den

---

[1]) LE CLERCQ, pag. 725, art. IV en XXII.

agtienden October seeventien honderd twaalf; doch dat daarvan een nieuwe Plaat sal worden gemaakt, en dat de Bovenstukken van de Pasporten die gedepecheert sullen worden, gesonden sullen worden aan den provisioneelen Consul Hameken tot Algiers, om die aldaar aan de Regeeringe ter hand te stellen; dat bij continuatie de Pasporten ter Griffie van haar Hoog Mog. sullen worden gereed gemaakt ende uytgegeeven aan de Secretarissen van de Collegien ter Admiraliteit, om door deselve verders gevult en uitgegeeven te worden...." [1]).

Hoewel mij de notulen van den 18^{den} Oct. 1712 ontbreken, zoo blijkt uit andere bescheiden, dat het formulier dier paspoorten zal zijn samengesteld als volgt:

„By de Gecommitteerde Raaden ter Admiraliteit der Vereenigde Nederlanden: Laat passeren het Schip . . . . Schipper . . . . met zijn Passagiers, Goederen en Koopmanschappen, zonder eenig embarras, detentie, arrest nog molest, als zynde ons door goede getuigenisse gebleeken, dat het voorschreeve Schip is toebehoorende aan Onderdaanen der Vereenigde Nederlanden.

Gegeeven onder onze teekening en Zegel van de Admiraliteit in . . . . enz. [2]).

Dit formulier was aan een tractaat toegevoegd, 'twelk den 21sten Nov. 1752 tusschen de Staten-Generaal en den keizer van Marocco was tot stand gekomen [3]) en waarin men overigens omtrent de wijze van onderzoek en de van de zijde der Moorsche schepen gevorderde certificaten de vroegere bepalingen terugvindt. Wij vinden daarin echter ook van de wijze, waarop de paspoorten moesten zijn ingericht, omtrent hunne uiterlijke gedaante enz. melding gemaakt. Wij wenschen dit hier mede te deelen, daar het ter verduidelijking van de zoo

---

[1]) *Recueil van Zeezaken*, Dl. IV, pag. 278 en vlgd.; *Groot Placaet-Boeck*, Dl. VI, pag. 1475; *Placaet en Rechtskundig Woordenboek*, Dl. V, pag. 265.

[2]) LE CLERCQ, pag. 770.

[3]) LE CLERCQ, pag. 760, art. V; *Nederlandsche Jaerboeken*, 1753, pag. 871.

straks aangehaalde woorden en van eenige ander nog nader te vermelden placaten en resolutiën op dit stuk zal kunnen dienen.

Het paspoort moest geschreven zijn op een perkament, op welks bovenste gedeelte de figuur van een schip moest zijn afgebeeld. Dit werd vervolgens middendoor gesneden en alsdan het bovenste gedeelte door tusschenkomst van de consuls aan de kapiteins van de kaperschepen uit die landen overhandigd. Deze konden, door het hun afgegeven stuk tegen de hun vertoonde paspoorten aan te passen, zich van de echtheid der laatste overtuigen. Ten einde echter alle bedrog te voorkomen en opdat geene andere natiën zich van gemelde bovenstukken zouden kunnen bedienen, hadden H. H. Mog. de bevoegdheid, om zoo dikwijls zij dit noodig oordeelden, de coupures van deze paspoorten te veranderen. Van zulk een verandering, alsmede van den tijd, waarop zulke nieuwe paspoorten van kracht zouden beginnen te zijn, moest weer door de Nederlandsche consuls aan de regeering der Moorsche staten kennis worden gegeven.

Dat nu deze maatregelen reeds vóór 1754 bekend en in practijk zijn geweest, getuigen de zoo straks aangehaalde woorden van de resolutie van 4 Jan. 1727, alsmede een resolutie van 15 Jan. 1729, waarin o. a. werd vastgesteld, „dat de voorschreeve Pasporten verandert, daarvan een nieuwe Plaat gemaakt, en aan de nieuwe Pasporten een nieuwe sneede gegeeven sal worden [1]. Deze bepaling stond in verband met het reeds vermelde traktaat van 1726, 'twelk in art. XXII voorschreef, dat om de drie jaren de paspoorten moesten worden vernieuwd. De wijze, waarop genoemde verandering moest worden bekend gemaakt, kwam ook geheel met het in het verdrag van 1754 vastgestelde overeen.

[1] Pestel, *Specim. jurid. inaug.*, Lugd. Bat. 1786, pag. 46; *Groot Placaet-Boeck*, Dl. VI, pag. 1489; *Placaat- en Rechtskundig Woordenb.*, Dl. V, pag. 268.

Daar het echter dikwijls zou kunnen gebeuren, dat de schepen van de Oost-Indische compagnie wegens hunne verre reizen zich niet bij tijds van zulke nieuwe paspoorten konden voorzien, zouden zij hierdoor dikwijls in groote ongelegenheden kunnen geraken. Om dit bezwaar te voorkomen, was men in 1754 overeengekomen, dat de paspoorten dier schepen altijd herkend zouden kunnen worden aan het daaraan vastgehechte groot-zegel met de wapens der Staten-Generaal. Dit zegel moest dan door den Nederlandschen consul aan de Moorsche kapers worden overgegeven, zoodat, hetzij de paspoorten waren veranderd of niet, de schepen der Oost-Indische compagnie op vertoon van hun bijzonder paspoort nogthans immer vrijen doortocht zouden moeten genieten [1]).

Reeds was vroeger bij een resolutie van 26 Aug. 1730 voor de schepen der West-Indische compagnie, varende op de kusten van Afrika, een afzonderlijk formulier van paspoorten vastgesteld [2]). Wij zullen het reeds vermelde placaat van 4 Jan. 1727 [3]) eenigszins nader moeten beschouwen, voorzooverre wij nl. daarin vinden, wat in de placaten van 1713 en 1715 niet voorkomt.

Alleen de collegiën der Admiraliteit bleven de bevoegdheid behouden, om Turksche paspoorten af te geven. Ook de vroeger vermelde vereischten en formaliteiten tot het verkrijgen dier paspoorten bleven onveranderd. Tot nadere verduidelijking was echter in dit placaat vastgesteld, dat voor onderdanen en ingezetenen van den staat geene andere gehouden zouden worden, „als die ten minsten jaar en dag haare residentie gehouden sullen hebben onder het gebied van den Staat.” Alvorens na aflegging van den eed het paspoort kon worden

---

1) *Nederlandsche Jaerboeken*, Dl. IV, pag. 872; LE CLERCQ, t. a. p.

2) *Groot Placaet-boeck*, Dl. VI, pag. 1407; *Placaat- en Rechtsk. Woordenboek*, Dl. V, pag. 269.

3) *Groot Placaet-boeck*, Dl. VI, pag. 1476; *Recueil van Zeezaken*, Dl. IV, pag. 281.

uitgereikt, moest eerst behalve de reederijcedul ook nog de zeebrief, die reeds aan het schip was afgegeven, vertoond worden, een maatregel, welke diende, om zooveel mogelijk de zekerheid te hebben, dat aan de vereischten tot het verkrijgen der Turksche paspoorten was voldaan.

Ten onrechte wordt door KLUIT [1]) beweerd, dat door het placaat van 1727 voor het afgeven van Turksche paspoorten als vereischte was gesteld, dat de schepen binnenslands moesten zijn gebouwd, een dwaling, die de tweede Kamer, gelijk later zal blijken, bij de behandeling van dit punt met hem heeft gedeeld. Dat ook hier, gelijk boven, de uitdrukking „geëquipeert" slechts wil zeggen, dat het schip in de haven, van waar het wil uitzeilen met de voor de reis noodzakelijke materialen en levensmiddelen moet zijn voorzien, heeft *m. i.* in de daarop volgende woorden van het voorschrift voldoenden grond. Er wordt nl. bepaald, dat de paspoorten moeten worden aangevraagd „bij dat Collegie ter Admiraliteit onder wiens District het schip 't huys hoord, of in laading legt, of van waar Ballastscheeps sal willen uytvaren, ter keuze van den Boekhouder of Reeders." Dat „'t huys hooren" van het schip alsmede de volgende uitdrukkingen duiden aan de haven, waar het zijn woonplaats heeft en alwaar dienvolgens de paspoorten moeten worden aangevraagd. Zoo het hier te lande moest zijn gebouwd, dan zou dit in de eerste en voornaamste plaats wel zijn vermeld; ten tweede zou dan ook hiervan wel een bewijs of verklaring zijn gevorderd geworden. Van het een noch het ander is echter in dit placaat eenig spoor te ontdekken. Zelfs wordt hierin ook geen gewag gemaakt van het vertoonen van den bijlbrief of het declaratoir van den scheepstimmerman, welk vereischte door het placaat van 1713 voor nieuw gebouwde schepen was vastgesteld, doch enkel slechts met het doel, om den eigendom

---

[1]) *Historia federum*, pag. 436.

van het schip te constateeren. Ook in de tot dusver met de Moorsche mogendheden gesloten verdragen komt niets van een dergelijk vereischte voor, integendeel, meest alle daarin voorkomende en op de paspoorten betrekkelijke bepalingen geven slechts aanleiding, om enkel aan den eigendom dier schepen te denken. En waarom zou men dit dan voor het verkrijgen van de Turksche paspoorten als voorwaarde hebben gesteld, terwijl er voor het verkrijgen der gewone zeebrieven ook slechts op den eigendom werd gelet? Buitenslands gebouwde schepen zouden alsdan Nederlandsche zeebrieven hebben kunnen verkrijgen en van het genot der Turksche passen verstoken zijn geweest. Ik geloof, dat dit minstens ongerijmd zou kunnen worden genoemd.

In de vrijzinnige handelspolitiek eindelijk onzer voorouders zou een dergelijke bepaling, als in hooge mate belemmerend voor de scheepvaart, moeilijk ingang hebben kunnen vinden [1]).

Gelijk gezegd is, was het vereischte, dat de schepen alhier „geëquipeert" moesten zijn, slechts een voorzorgsmaatregel, dat aan geen buitenlandschen eigendom Turksche paspoorten van wege onze Regeering werden verleend. Stond het echter vast, dat de schepen geheel in eigendom aan onderdanen van onzen staat toebehoorden, dan zag men er ook geen bezwaar in, om aan buitenslands geëquipeerde schepen Turksche passen te verleenen. Een menigte bewijzen zijn hiervan voorhanden. Zoo werd bij resolutie van H. H. Mog. van 25 April 1757 goedgevonden [2]), dat aan den schipper Heshuysen, wiens schip onbevaarbaar was geworden, en die zich daarom genoodzaakt had gezien te Marseille een Fransch schip aan te koopen, voor dit schip een nieuw Turksch paspoort mocht worden verleend, hoewel het hier te lande niet was geëquipeerd. Zelfs buiten deze toevallige omstandigheid

[1]) Mr. O. VAN REES, *Geschiedenis der Staathuishoudkunde in Nederland*, Dl. I, pag. 247 en 248.

[2]) *Recueil van Zeezaken*, Dl. VII, pag. 515.

werd meestal toegestaan, dat schepen, die buitenslands door Nederlanders werden aangekocht, zoo slechts hiervan genoegzaam bleek, Turksche passen konden verkrijgen. Eenige voorbeelden daarvan zijn te vinden in de resolutiën van 23 Jan. 1758 [1]), van 27 Juli en 9 Oct. van hetzelfde jaar, van 5 Sept. 1759 enz. enz. [2]).

Alle gelichte paspoorten golden slechts voor de reis, waarvoor het schip in lading lag of waarvoor het bij de collegiën der Admiraliteit was aangegeven, maar in geen geval voor langer dan drie jaren. Bij behouden terugkomst hier te lande en bij verkoop van het schip aan Nederlanders moesten de paspoorten binnen den tijd van vier weken worden teruggegeven, terwijl bij verkoop buitenslands de boven reeds vermelde formaliteiten moesten worden in acht genomen.

Verder was omtrent den uiterlijken vorm, waarnaar de paspoorten moesten worden ingericht, voorgeschreven, dat van den eed alsmede van den tijd, waarop die was afgelegd, in margine moest worden melding gemaakt. Ook moesten ze door minstens een van de Raden der Admiraliteit geparapheerd, met de signatuur van den secretaris van het college voorzien, behoorlijk genummerd en ter secretarie van het college zijn geregistreerd.

Eindelijk was aan dit placaat het formulier van de acte van borgtocht toegevoegd, waarover boven reeds is gesproken en waaromtrent ik hieronder naar de noot verwijs [3]).

---

1) *Recueil van Zeezaken*, Dl. VII, pag. 729.

2) *Recueil van Zeezaken*, Dl. VII, pag. 827, 898, Dl. VIII, pag. 192.

3) Wij Ondergeschreeven verklaaren ons selven bij deesen te verbinden, en oock ieder in solidum te stellen Borgen, als Principaalen, niet alleen daarvoor, dat het Schip, genaamt . . . . . gedestineert naar . . . . . . voor het welke op huiden door het Collegie ter Admiraliteit, resideerende tot . . . . . . is verleent Pasport, tot desselfs beveiliging teegens de Scheepen van Algiers, effectivelijk is toebehoorende aan Ingezeetenen van den Staat, maar oock specialijk dat het gemelde Pasport niet sal werden geleent, verkogt ofte verpast aan eenig ander Schip; dat oock soo wel door de Reeders, als door den Schipper sullen werden geob-

Langen tijd bleven de hier genoemde bepalingen omtrent de Turksche paspoorten in stand. Buiten de reeds vermelde komen er echter nog een menigte resolutiën op dit punt voor, waarbij van enkele bepalingen in bijzondere gevallen vrijstelling werd verleend, bevelschriften werden uitgevaardigd omtrent het verleenen van nieuwe paspoorten, de wijze werd voorgeschreven, waarop men zich bij het vertoonen der paspoorten tegenover de Moorsche kapers moest gedragen, enz. enz. [1]).

Zoo werd den 8sten Febr. vastgesteld, dat het voor de verkrijging van paspoorten voor de schepen der Oost- en West-Indische Compagnie niet noodig zou zijn de reederijcedul te vertoonen en daaromtrent een eed af te leggen, maar dat het voldoende was, indien door twee bewindhebbers de verklaring werd afgelegd, dat het schip geheel aan de compagnie toebehoorde [2]). Voor het nog niet voorziene geval, wat er moest gebeuren, indien eenige scheepsportiën aan ingezetenen en onderdanen van den staat werden verkocht, werd bij resolutie

---

serveert alle ordres en precautiën ten reguarde van de Algiersche Paspoorten, gestatueert bij haar Hoog Mogende Placaat van den vierden January seeventien houderd seeven en twintig. Beloovende en verbindende wy Ondergeschreeven ons, bij aldien al hetselve niet volkoomentlijk ende punctueelijk geobserveert en voldaan werd, te sullen verbeuren, en op de eerste aanmaning aan de ordres van het welgemelde Collegie ter Admiraliteit te sullen opleggen en betaalen de boetens bij het gemelde Placaat gestatueert. Tot nakominge van al het geen voorschreeven is, ende tot meerder verseekeringe deeses, verbinden wy Ondergeschreeven onse Persoonen en Goederen, deselve subjecteerende aan de judicatuure, ende bysonderlijk aan de prompte en paraate executie van het welgemelde Collegie ter Admiraliteit, renuncieerende ten dien einde van ons Burgerrecht ende daagelijksche Judicatuure, mitsgaders ook van de beneficien ordinis, divisionis et excussionis, en generaalijk van alle middelen van justitie, waarmede wy ons souden konnen of moogen behelpen. *Recueil van Zeezaken*, Dl. IV, pag. 287; *Groot Placaet-Boeck*, Dl. VI, pag. 1476 en vlgd.

1) Zie het chronologisch register van het *Recueil van Zeezaken*, pag. 528 en vlgd,; het *Groot Placaet-Boeck*, Dl. VI, pag. 1478, 1479, 1328, 1331, 1494—1496, 1335 en 1504. *Nederl. Jaerboeken*, 1754, bladz. 88, 424 en 448; idem 1757, pag. 789.

2) *Recueil van Zeezaken*, Dl. IV, pag. 291 en 293; *Groot Placaet-Boeck*, Dl. VI, pag. 1478 en 1479.

van 13 Maart van hetzelfde jaar bepaald, dat de eens gelichte paspoorten niet weder behoefden te worden ingetrokken, zoo slechts de namen der koopers en hunne woonplaats op de reederijcedul werden aangeteekend en zij zich onderwierpen aan de bij het placaat vastgestelde verordeningen [1]).

Zoo lezen wij in een resolutie van 7 Juli 1731, dat het aan de reeders van schepen, varende om de West, zoude vrijstaan zich al dan niet van Turksche paspoorten te voorzien, „sonder dat de zeevaarende Luiden, welke souden moogen door de Algerynen of andere Roovers van de Kust van Africa genoomen werden, bij gebrek van soodanige Pasporten daarom sullen versteeken zijn van de hoope om neevens andere Slaaven gelost te werden [2]).”

Ook van de voor het uitreiken van zeebrieven gestelde vereischten werd somtijds vrijstelling gegeven. Een voorbeeld hiervan ontmoeten wij in een resolutie van H.H. Mog. van 9 Dec. 1740, waarbij aan een voor rekening van Fransche kooplieden te Rotterdam aangebouwd schip, hetwelk van hier naar Frankrijk moest worden vervoerd, doch door Nederlanders was beladen en met een Nederlandschen kapitein en Nederlandsche matrozen was bemand, een zeebrief voor die reis werd verleend. In plaats van de woorden „in de geunieerde Provinciën t' huis behoord,” die in de gewone zeebrieven werden aangetroffen, moest daarom worden gesteld: „in de geunieerde Provincien voor Onderdaanen van sijne Koninglijke Majesteit van Vrankrijk is gebouwt en aan deselve toebehoord, dog door Onderdaanen van de geunieerde Provincien is gehuurt tot het overvoeren van haare Koopmanschappen en Goederen na Havre de Grace en van daar na Rochelle.” Deze brief moest, „om soo veel doenlijk te houden de ordi-

---

[1]) *Placaat- en Rechtsk. Woordenb.*, Dl. V, pag. 268; *Groot Placaet-Boeck*, Dl. VI, pag. 1328.

[2]) *Recueil van Zeezaken*, Dl. IV, pag. 406; *Groot Placaet-Boeck* Dl. VI, pag. 1495.

naris Form," door de burgemeester en regeerders van de stad Rotterdam worden uitgegeven en onderteekend, doch, om te voorkomen, dat van dien zeebrief geen langer gebruik werd gemaakt dan de huur van het schip van kracht was, moest door de huurders zekerheid worden gesteld, dat zij hem na afloop van de reis aan de burgemeesters van Rotterdam zouden teruggeven [1]).

Wij zien hieruit, dat, niettegenstaande er tot nog toe omtrent het uitgeven dier zeebrieven geene algemeen geldende placaten werden aangetroffen, de vereischten daarvoor echter gestreng werden volgehouden en het bij een afwijking noodig was de goedkeuring der Staten-Generaal in te roepen.

De aanvrage van zeebrieven voor alle schepen, behalve voor *die, welke* van een Turksch paspoort moesten zijn voorzien, schijnt echter tot 1757 niet algemeen in zwang geweest te zijn. Dit blijkt uit een missive, die door 'slands minister bij den Neder-Saksischen Kreiz, den Heer MAURICIUS, tot H. H. Mog. werd gericht, waarin werd gevraagd, hoedanig hij zich moest gedragen „omtrent het versoek door verscheyde Schippers van Nederlandsche Tjalkscheepen, sig te Hamburg bevindende, aan hem gedaan, om, dewyl sy gewoon waren sonder Zeebrieven te vaaren, en drie soodanige Scheepen om die reeden door Engelsche Oorlogschepen te Cuxhaaven waaren opgebragt, door hem Heere Mauricius van Zeebrieven of Certificaaten te moogen worden voorsien."

Op een dergelijk verzoek was vroeger geantwoord geworden, „dat haar Hoog Mogende sig soude laaten welgevallen het uytgeeven van Equivalente Actens in plaats van Zeebrieven." Nu echter thans zoodanig verzoek werd herhaald, was er besloten: „dat deselve (de heer Mauricius) in conformiteyt van haar Hoog Mogende Resolutien van den 29 October 1734 en 18 April 1744 sonder naadere ordres geen dierlijke Actens

---

[1]) *Recueil van Zeezaken*, Dl. IV, pag. 606 en 607.

meerder soude geeven, en de Schippers welke sig ten dien eynde aan hem soude addresseeren, aanseggen, dat sy haare Zeebrieven moeten versoeken ter Plaatsen daar deselve gewoonlijk versogt en verleent worden, om diergelijke inconvenienten voor te koomen." Tevens werd bij deze Resolutie van 1 Aug. 1757 vastgesteld, om aan de collegiën der Admiraliteit aan te schrijven, dat de uitgaande schippers, voerende schepen, die hier te lande t'huis behoorden, zich zouden moeten voorzien van behoorlijke zeebrieven, zonder onderscheid naar welke plaatsen, buiten het gebied van den staat, zij gewoonlijk voeren, op straffe dat diegenen, welke door dit na te laten in eenige ongelegenheid kwamen, geene de minste correctie zouden hebben te wachten [1]).

Ook het zich al of niet voorzien van Turksche paspoorten was tot nog toe aan het goedvinden der reeders en schippers overgelaten. Den 24sten Aug. 1757 was nl. een Nederlandsch schip door Salésche kruisers prijs gemaakt, omdat er geen Turksch paspoort aan boord aanwezig was bevonden. Uit het onderzoek door den aldaar resideerenden consul omtrent deze zaak ingesteld, was gebleken, gelijk in zijn missive aan hunne H. Mog. werd vermeld, „dat het Koopvaardyschip geen ordinair Pasport had, maar alleen soodanig een Pasport als de Scheepen, in de Noordzee handel dryvende, gewoon waaren te hebben, en waarvan in de Articulen van Vreede geen melding gemaakt wierd." Hij had echter vernomen: „dat den Prins onderrigt geworden zijnde, dat het Schip en Volk waarlijk aan Hollanders behoorde, schoon deselve niet behoorlijk met Pasport gemunieert waaren, echter ordre gegeven hadde, dat deselve soude in vryheyd gestelt worden, tot een preuve

[1]) *Recueil van Zeezaken*, Dl. VII, pag. 594 en 595; *Groot Placaat-Boek*, Dl. VIII, pag. 1196. Zie verder ingevolge hiervan het besluit van de gecommitteerde Raden der Admiraliteit van Amsterdam van 4 Aug. 1757. *Nederlandsche Jaerboeken*, 1757, pag. 126; *Placaat- en Rechtskundig Woordenb.* Dl. V, in voce: *„Zeebrieven,"* pag. 27.

van syne ongeschonde trouwen in het bevestigen der gemaakte vriendschap tusschen hem en haar Hoog Mogende; ten selven tyde egter daarby recommandeerende, dat om diergelijke voorvallen te prevenieeren, alle Scheepen in het toekoomende souden moeten voorsien weesen met soodanige Pasporten, als in de Articulen van Vreede uytgedrukt waaren."

In verband met dit voorval werd dan ook bij resolutie van 4 October 1757 omtrent de Turksche paspoorten hetzelfde vastgesteld, wat wij iets vroeger met opzicht tot de zeebrieven hebben zien voorgeschreven [1]).

Deze toestand bleef bestaan, totdat er den 20 Dec. 1802 door het Staatsbewind van het Bataafsche Gemeenebest werd gepubliceerd een door het Wetgevend Lichaam goedgekeurd *Reglement op het verkrijgen en ligten van Zeebrieven* [2]). Dit reglement werd den 27 Jan. 1809 vervangen door een door Lodewijk Napoleon uitgevaardigde *Wet op de Zeebrieven en Turksche Paspoorten* [3]), waarbij alle andere wetten, reglementen of resolutiën op het punt van zeebrieven werden afgeschaft [4]). Het placaat der voormalige Staten-Generaal van 4 Jan. 1727 op het verleenen van Turksche paspoorten werd door art. 17 der eerste en art. 14 der tweede wet in zijn geheel gehandhaafd.

Volgens de laatste wet werd voor het verkrijgen der zeebrieven niets anders vereischt, dan dat het geheel aan onderdanen van dit koninkrijk toebehoorde. Voor onderdanen in den zin dezer wet werden geene andere gehouden, dan die ten

---

[1]) *Recueil van Zeezaken*, Dl. VII, pag. 641; *Groot Placaat-boek*, Dl. VIII, pag. 1196; *Placaat- en Rechtskundig Woordenb.*, Dl. V, pag. 272; *Nederl. Jaerboeken*, 1757, pag. 789.

[2]) *Verzameling van Placaten, Proclamatiën, notificatiën* enz. enz., Franeker en Leeuwarden, 1803, Dl. VI, pag. 323.

[3]) *Verzameling van Placaten* enz., Dl. XII, pag. 146.

[4]) Art. 1 van de wet van 1809. Zie Mr. J. VAN DE POLL, *Verzameling van vaderlandsche wetten en besluiten uitgevaardigd sedert* 22 *Jan.* 1798 *tot* 10 *Julij* 1810, Amsterd., 1840, pag. 432.

minste jaar en dag hun vaste woonplaats binnen het koninkrijk hadden gehad, als huizen van negotie alhier waren geëtablisseerd en gepatenteerd [1]), in de gewone en buitengewone lasten hun aandeel hadden gedragen en onder geene vreemde vlag voeren, hoewel zij tegelijk onderdanen van een vreemde mogendheid waren.

Telkens wanneer er een zeebrief voor eenig schip werd verlangd, moest de eigenaar of, zoo er meerdere deelhebbers waren, de boekhouder met zoovele reeders, als welker aandeelen ten minste vijf achtste gedeelten van het schip bedroegen, in handen van het gerecht der plaats, waar dit te huis behoorde [2]) of de boekhouder zijn woonplaats had, den eed afleggen, dat zij zelve eigenaren waren, dat naar hun*lieder* beste weten geen buitenlander direct of indirect eenig *belang* in gemeld schip had en dat door dezen geen geld daarop was geschoten. Daarop moest worden overgelegd een verklaring of reederijcedul alsmede, zoo het schip door hen was aangekocht, de koopbrief [3]), waarbij eveneens onder eede moest worden bevestigd, dat de koop was „gaaf en ongeclausuleerd [4]). Ook moest de schipper, zoo hij zich daar ter plaatse ophield, mede compareeren en de echtheid der reederijcedul met eede bevestigen.

Het vroegere beginsel, dat de zeebrieven moesten worden afgegeven door de plaatselijke besturen, bleef in het reglement

---

[1]) Behalve deze afwijking kwamen de overige voorwaarden met die van het reglement van 1802 geheel overeen.

[2]) Deze uitdrukking wordt door hetgeen er op volgt nader toegelicht. Zie ook art. 3 van het reglement van 1802, waarbij bepaald werd, dat de reeders zich moesten vervoegen bij het gemeentebestuur der stad of plaats, waar het schip t'huis behoorde, „te weten, daar de Boekhouder van 't zelve woonachtig is, of daar 't Schip is liggende en zal uitvaren."

[3]) Het reglement van 1802 vorderde ook, zoo het een nieuwgebouwd schip was, de afgifte van den bijlbrief of het declaratoir van den scheepstimmerman.

[4]) Het reglement van 1802 stond toe, dat de reeders zich hiervoor bij speciale procuratie konden laten vertegenwoordigen.

van 1802 ongeschonden gehuldigd. De ondervinding had echter doen inzien, dat men daarbij met te veel oogluiking handelde. Dit gaf aanleiding, dat er in 1809 werd bepaald, dat de zeebrieven zouden worden afgegeven door den minister van financiën, die op dat tijdstip het hoofd was van de administratie der convoyen en licenten.

De zeebrieven waren geldig voor den tijd van twee jaren na den dag der uitgifte. Zware boeten en straffen waren er bepaald, zoo men na verloop van dien tijd nog van de oude gebruik maakte, zich op eenige wijze ter kwader trouw daarvan had meester gemaakt, ze had vervalscht, verkocht of gebruikt, om daarmede den eigendom van buitenlanders te maskeeren enz. Ook moesten ze in geval van verkoop of slooping van het schip binnen bepaalde termijnen worden teruggegeven. En zoo het schip in vreemde havens kwam, waar een consul van dezen staat was aangesteld, was de schipper gehouden binnen driemaal 24 uren zijn zeebrief aan dezen te vertoonen. Verder was het verboden het schip een anderen naam te geven, tenzij hiervoor op nieuw een zeebrief was aangevraagd [1]). Ook moest daarin buiten den naam van het schip nog de plaats worden vermeld, waar het schip t' huis behoorde. Het formulier, volgens hetwelk de zeebrieven moesten zijn ingericht, was gelijk aan dat, waarvan wij reeds vroeger hebben melding gemaakt.

Uit den inhoud dier wetten blijkt dus, dat de voorwaarden ter verkrijging van zeebrieven of de vereischten der nationaliteit onzer koopvaardijschepen, zich enkel tot den eigendom dier schepen bepaalden, maar dat ook daarenboven dat vereischte nog in zeer vrijzinnigen trant was gesteld.

Niet lang mocht men zich hier te lande in het bezit der wet van 1809 verheugen. Spoedig daarop werden hier de Fransche bepalingen op dit stuk ingevoerd, waarover wij vroe-

---

[1]) Deze maatregel, die ook voorkwam in het reglement van 1802, had ten doel, om te voorkomen, dat van de eens verleende zeebrieven door andere schepen misbruik werd gemaakt.

ger op pag. 72 reeds in het breede hebben gesproken. Dadelijk echter na het herstel onzer onafhankelijkheid werden genoemde bepalingen bij het besluit van 7 Dec. 1813 weder ingetrokken en de vroegere in een aankondiging van den Staatsraad Directeur-Generaal voor koloniën en koophandel van 11 Jan. 1817, als voortdurende rechtsbronnen aangewezen [1]).

---

[1]) VAN DE POLL, *Verzameling van Vaderlandsche wetten en besluiten* enz., pag. 432.

HOOFDSTUK IV.

Tegenwoordig recht in Nederland.

Korten tijd na de in het voorgaande Hoofdstuk vermelde gebeurtenissen kwam eindelijk *de Wet* van 14 Maart 1819 (Stbl. no. 12), *houdende algemeene bepalingen op het stuk der Zeebrieven en Turksche paspoorten*, tot stand, welke wet, door een latere van 8 Augustus 1850 (Stbl. no. 49) belangrijk gewijzigd, nog heden ten dage dient, om de nationaliteit van Nederlandsche koopvaardijschepen te regelen.

Bij de verdere behandeling van mijn onderwerp zal ik eerst de tegenwoordige wetgeving omtrent dit punt in ons land alsmede hare aanleiding en grond mededeelen, om in een volgend hoofdstuk op het wenschelijke eener herziening der bestaande bepalingen de aandacht te vestigen en de reeds dienaangaande gemaakte voorbereidingen te vermelden.

In de zitting der Tweede Kamer van 15 Dec. 1818 werd een Koninklijke boodschap ten geleide van een ontwerp van wet op het stuk der zeebrieven en Turksche paspoorten ingediend. Het doel dier wet zou zijn, om de afzonderlijke en verschillende wetsbepalingen omtrent dit punt in de noordelijke en zuidelijke gedeelten van het koninkrijk door een alge-

meene verordening te vervangen, ten einde daardoor den handel en scheepvaart van allen gelijkelijk te beschermen [1]).

Dit ontwerp werd echter den 29 Jan. 1819 door een ander vervangen, daar een voorloopig onderzoek tot eenige aanmerkingen aanleiding had gegeven, op welke het nuttig werd geoordeeld acht te geven [2]).

In dit ontwerp worden de meeste bepalingen van de wet van 1809, alsmede nog andere, die blijkbaar aan de Fransche wetgeving zijn ontleend, teruggevonden.

Allereerst werden de vroegere wetten, besluiten, reglementen en verordeningen, die tot nog toe op het stuk der zeebrieven en Turksche paspoorten in het koninkrijk, zoowel in de noordelijke als zuidelijke provinciën, hadden bestaan, *volledig* afgeschaft. De gewichtigste bepaling is vervat in het *tweede* artikel, hetwelk aldus luidt: „Voortaan zullen voor alle schepen, groot of klein, aan onderdanen van dit Koningrijk toebehoorende en uitvarende buiten de tonnen in zee, (met uitzondering nogthans van Nederlandsche visschers-vaartuigen, haringbuizen daaronder begrepen), alvorens door dezelve van de Nederlandsche Vlag eenig gebruik mag worden gemaakt, moeten worden geligt zeebrieven, en zulks op eene boete van drie gulden voor ieder last van twee zeetonnen, waarop zoodanig schip zal zijn of worden gemeten.

Een visschers-vaartuig, goederen naar buiten vervoerende, of tot eenig ander gebruik dan vischvangst gebezigd wordende, en niet met een' zeebrief zijnde voorzien, zal de schipper of gezagvoerende verbeuren eene boete van negen guldens voor ieder last.”

Op de vraag door een afdeeling gedaan, welke lasten hier werden bedoeld, is geantwoord, dat men hier bedoelde het last van zeetonnen, zooals dit in gebruik was voor de ijking der

---

[1]) *Bijlagen van het verslag der handelingen van de Tweede Kamer der Staten-Generaal*, 1818—1819, pag. 153 vlgd.

[2]) *Bijlagen* l. c., pag. 163 vlgd.

vaartuigen en omschreven in de wet op het lastgeld, als zijnde het dubbelde van de kubieke Nederl. el [1]).

Verder lezen wij in het aangehaalde artikel:

„De zeebrieven zullen niet worden afgegeven, dan voor schepen in dit Koningrijk gebouwd en uitgerust, met uitzondering echter van schepen, buiten 's Lands gebouwd, welke vóór de promulgatie dezer bereids Nederlandsche zeebrieven hebben bekomen.

Wij behouden ons voor zeebrieven aan buiten 's Lands gebouwde schepen te verleenen, *voorzoover* het belang van handel en scheepvaart zulks zoude vorderen, en mits men voor die schepen, waarvan de eigendom buiten 's Lands mogt verkregen zijn, gelijke regten van zegel en registratie binnen dit Rijk *betale*, *alsof* die eigendom binnen hetzelve verkregen was."

Om dus voor nationaal te kunnen doorgaan moesten de schepen binnenslands zijn gebouwd. De Nederlandsche reeder kon niet meer ter markt gaan, waar hij dit verkoos of waar hij dit voor zijn onderneming het voordeeligst rekende, zoo hij zijn schip de Nederlandsche vlag wilde doen voeren en de daaraan verbonden bescherming genieten.

Voor het eerst vinden wij hier in de Nederlandsche wetgeving op dit punt een dergelijke bepaling gemaakt. Hoe was men, na hieromtrent zoo langen tijd volkomene vrijheid te hebben gelaten, thans tot dien maatregel van bescherming der binnenlandsche scheepstimmerwerven gekomen?

Eertijds mocht onze scheepvaart werkelijk bloeiend worden genoemd. Niet alleen werd hier voor het eigen land gewerkt, maar zelfs buitenlanders kwamen hier ter markt. Lodewijk XIV verzocht en verkreeg de toestemming, om zijne oorlogschepen op de werven van Amsterdam te laten bouwen. Onze koopvaardijvloot was talrijker dan die van alle staten van Europa te zamen en toch was zij geheel van inlandsche con-

---

[1]) *Algemeen verslag der centrale Afdeeling*, *Bijlagen* 1818—1819, pag. 173.

structie. Dat ook onze oorlogsvloot niet voor die van andere staten behoefde onder te doen, getuigen de vele, roemrijke feiten onzer vooroudereu, die de geschiedenis ons heeft bewaard.

En welke was toen de bescherming aan den binnenlandschen scheepsbouw verleend? Niets anders dan dit: een bloeiende handel, een uitgebreide scheepvaart, een wijs stelsel van belastingen, een verstandige staatkunde tegenover het buitenland. Zelfs toen de overige staten van Europa zich als om strijd achter verbods- en beschermingswetten tegen den invoer van vreemde schepen zochten te verschansen, waagde Nederland het van den algemeen gevolgden weg af te wijken, en den handel, dien men elders bemoeilijkte en weerde, zooveel mogelijk aan te trekken en te bevorderen. „Die staatkunde intusschen," zoo leest men in een memorie van toelichting, ten geleide van drie wetsontwerpen tot regeling der belangen van de Nederlandsche scheepvaart, in de zitting van 3 Dec. 1849 in de Tweede Kamer ingekomen [1]), „die staatkunde, hoe schitterend zij bij de toenmalige wetgeving van het overige Europa afstak, beantwoordde daarom nog niet ten volle aan het theoretisch ideaal — zij sloot althans de heffing van een matig invoerrecht op vreemde waren, ja zelfs in zeer enkele gevallen het verbod van den in- of uitvoer van sommige derzelve niet uit.

Eén beginsel echter bleef voor elke aanranding bewaard; op één punt werd de vrijzinnige handelspolitiek onzer voorvaderen ongekrenkt door hen gehandhaafd; de vrijheid der scheepvaart was (immers voor zooverre het handelsverkeer in het moederland aangaat) volkomen. Mocht al ten gevalle van een enkelen nijverheidstak hier en daar eenige uitzondering op het stelsel van vrijheid van handel gedoogd worden, mocht-

---

[1]) *Bijlagen tot het verslag der handelingen van de Tweede Kamer*, 1849—1850, pag. 104².

ten al somwijlen de inkomende rechten, schoon oorspronkelijk slechts in het belang der schatkist geheven, den invoer van enkele goederen belemmeren — waar het de scheepvaart gold, was gelijkheid een regel zonder uitzondering en alle bescherming onbekend.

Van de zuivere en ongeschondene toepassing van dat beginsel liet de Regeering van vroegere dagen zich ook door de meest uitdagende bejegening niet afbrengen. Dit bleek nimmer sterker, dan toen Engeland, door naijver op onzen handelsbloei geprikkeld, de beruchte scheepvaart-acte invoerde, niet zoozeer als een schild voor zich zelven dan als een wapen tegen Nederland.

Grondig onderzoek heeft in latere dagen bewezen, dat de *hoogte*, waartoe de Engelsche scheepvaart sedert gestegen is, andere oorzaken heeft gehad dan de bekrompen maatregelen, waarover de geschiedenis lang het vonnis geveld heeft. Zoo echter deze maatregelen inderdaad machteloos waren tot bevordering van Engelands belangen, zij waren het niet tot krenking der onze. Op het oogenblik, dat onze vrachtvaart hare grootste uitbreiding erlangd had, plotseling door een even onverwachte als onbillijke uitsluiting getroffen, gevoelde onze handelsvloot den toegebrachten slag diep en pijnlijk. En toch vond te midden der talrijke pogingen, aangewend om de herroeping der verderfelijk acte te verkrijgen, het denkbeeld van représailles, hoe na het schijnbaar voor de hand lag, geen ingang bij onze verlichte staatslieden, die te recht oordeelden, dat een nieuwe maatregel van beperking en uitsluiting het ware middel niet was, om aan den handel de schade te vergoeden, door beperking en uitsluiting berokkend.

Zoo intusschen, zoo lezen wij verder en hierop komt het bij de beantwoording der zoo straks gestelde vraag vooral aan, zoo intusschen handelsvrijheid en handelsgrootheid zich in de geschiedenis van Nederland gelijktijdig ontwikkelden en gelijken tred hielden, bij het kwijnen der laatste week ook het geloof

aan de eerste. Het was eerst, toen na een reeks van noodlottige gebeurtenissen de bloei des handels tot ver beneden zijn vroeger standpunt gedaald was, dat men de voorschriften begon te wantrouwen, waarnaar men zich in gelukkiger dagen onveranderlijk gericht had.

Daartoe werkte bovenal de vereeniging met België mede, waar de handel slechts een ondergeschikte rol vervulde en de fabriekmatige nijverheid daarentegen, vooral sedert de tijdelijke uitsluiting der Engelsche voortbrengselen, een kunstmatige uitbreiding erlangd had, welke thans even kunstmatig moest worden in stand gehouden.

De kunstmiddelen intusschen, welke de nijverheid verlangde en waarbij zij althans eenigermate, schoon dan al ten *koste* van andere belangen, haar voordeel vond, werden *tevens in* het vermeend belang van handel en scheepvaart te hulp geroepen, waar zij even overbodig als onvermogend waren.

Van dien tijd dagteekenen de beschermende bepalingen, welke thans in de Nederlandsche wetgeving worden aangetroffen. Zij waren tweeledig: differentiëele rechten en scheepsongelden, ten gevalle der nationale scheepvaart; verbod om Nederlandsche schepen buitenslands te doen vervaardigen, ten gevalle van den nationalen scheepsbouw."

Tot zoover de memorie van toelichting.

Dat het echter ook ten tijde der invoering dier wetten niet aan mannen ontbrak, die het verkeerde dezer maatregelen doorzagen en luide hunne stem daartegen verhieven, getuigen ons de debatten in de zitting der Tweede Kamer van 13 Febr. 1819 gevoerd, alwaar een VAN HOGENDORP met aandrang tegen dat soort van bescherming waarschuwde, maar wiens beweringen toen nog voor ijdele theoriën werden aangezien.

„Ik kan, zeide hij, in geene verbodswetten toestemmen, al moeten deze strekken tot voorstand van den scheepsbouw. Voorzeker heb ik hart voor den scheepsbouw en mijne geschriften getuigen daarvan. Maar verkeerde middelen zijn in

mijn oog geene middelen en het prohibitief systema dient tot niets dan eindelijk verderf. De ware middelen zijn ontheffing van onbehoorlijke lasten, niet alleen op den scheepsbouw, maar ook op handel en vaart, die alleen den scheepsbouw duurzaam kunnen opbeuren [1]."

Gelijk reeds is aangemerkt, was er in vroegere wetgevingen van een dergelijk voorschrift geen spoor te vinden. Ook in het eerst ingediend wetsontwerp van 1819 kwam het niet voor. Het bleek echter, dat men de gestrengheid hiervan inzag en een onbegrensde doorvoering van dit beginsel in sommige gevallen voor handel en scheepvaart nadeelig achtte. Het bewijs hiervan levert ons de laatste alinea van het boven aangehaalde artikel, alwaar het aan den Koning werd voorbehouden, zeebrieven aan *buitenslands* gebouwde schepen te verleenen, voorzooverre het belang van handel en scheepvaart zulks zoude vorderen.

Wat tegen dezen maatregel werd ingebracht, is door de geschiedenis gebleken waarheid te zijn.

Er werd nl. op de groote bezwaren gewezen, waaraan zulk een voorschrift onderhevig was. Immers was het bijna niet te veronderstellen, dat elke aanvrage tot toelating, waarbij, wel te weten, het belang van handel en scheepvaart in het oog moest worden gehouden, het voorwerp van een nauwgezet en onpartijdig onderzoek zoude zijn. Buitendien zouden de eigenaren der scheepstimmerwerven telkens hiertegen hunne stem verheffen en middelen uitdenken, om den eens bestaanden maatregel ook zooveel mogelijk ten eigen bate aan te wenden. Zooals deze aan de Regeering gegeven bevoegdheid daar lag, had zij blijkbaar geen ander doel, dan om in de oogenblikkelijke behoefte te kunnen voorzien, voor het geval, dat de Nederlandsche scheepstimmerwerven bij de eischen des handels te kort zouden schieten en onvermogend zouden zijn, om aan de haar gedane bestellingen te voldoen.

[1]) *Verslag der handelingen van de Tweede Kamer*. 1818—1819, pag. 140.

Het is dan ook niet onwaarschijnlijk, dat zulke gevallen zich in de eerste jaren na de invoering der wet somtijds zullen hebben voorgedaan.

In de memorie van beantwoording op het verslag der rapporteurs van de wet van 1850 werd er echter op gewezen, dat sedert de laatste twintig jaren, toen de Nederlandsche scheepsbouw van zooveel meer beteekenis was geworden, van de toelating der wet zoo goed als nimmer gebruik was gemaakt. Zelfs had de Regeering hare onthouding ten dezen zóó ver gedreven, dat zij herhaaldelijk geweigerd had, voor aan deze kust gestrande schepen, die men aanbood hier te lande te doen herstellen, een Nederlandschen zeebrief te verleenen. Het was dan ook geen wonder, dat, toen eenmaal de Regeering op dit punt haar stelsel onherroepelijk gevestigd had, *ook de* aanvragen tot het verleenen van Nederlandsche zeebrieven achterwege zijn gebleven, zonder dat men nog daaruit tot de meerdere of mindere behoefte des handels aan zoodanige vergunnningen mag besluiten.

De uitsluiting der buitenslands gebouwde schepen, hoewel dus niet onbeperkt door de wet voorgeschreven, werd echter factisch gehandhaafd.

En welke vruchten heeft dit opgeleverd? Mocht de scheepsbouw zich sedert de uitvaardiging dier wet in eenigen bloei verheugen? Integendeel — dit was, gelijk in het verslag der rapporteurs werd aangemerkt, eerst het geval geworden, nadat de aanvoer der Oost-Indische producten door tusschenkomst van de Nederlandsche handelsmaatschappij een zoo aanmerkelijke uibreiding had verkregen. Maar toen ook, zoo luidt het daar verder, waren de nadeelen van het beschermend stelsel in onderscheidene opzichten gevoeld geworden. Onze scheepsreeders zouden destijds oneindig goedkooper hebben kunnen laten bouwen, indien buitenlandsche mededinging mogelijk ware geweest. Die mededinging zou, al had ook de aankoop van een vreemd schip slechts bij uitzondering en in enkele gevallen plaats

gehad, de sterke rijzing van het scheepstimmerhout, die het gevolg is geweest van den drukken scheepsbouw hier te lande na de uitbreiding der aanvoeren door de Handelmaatschappij, hebben tegengegaan. Er waren soorten van voor den scheepsbouw benoodigd eikenhout, waarvan sedert dat tijdstip de prijs hier te lande 100 à 200 per cent was gestegen, terwijl tevens de gekunstelde toestand, waarin sedert onze scheepstimmerwerven hadden verkeerd, er veel toe had begedragen, dat het herwaarts aangevoerde scheepstimmerhout steeds van slechter hoedanigheid was geworden.

Tegen het gezegde, dat hier vroeger geen onderscheid tusschen binnens- of buitenslands gebouwde schepen werd gemaakt, werd door den Directeur-Generaal bij de beraadslaging van *1819* aangevoerd, dat dit met opzicht tot de Turksche passen anders was gelegen, want dat deze slechts aan binnenslands gebouwde schepen de vaart op de Middellandsche zee en op alle wateren, waar men die passen noodig had, verzekerden. De eerste Engelsche zeeoorlog, beweerde hij, had er toe gedrongen, dat men dit vereischte moest laten varen; zijn voorganger had daarom begrepen des Konings bevelen te moeten vragen, alvorens aan buitenslands gebouwde schepen de Turksche paspoorten te kunnen afgeven [1]).

Gelijk echter in het voorgaande hoofdstuk door ons is aangetoond, was er in de wetgeving op de Turksche paspoorten dienaangaande niets te vinden en werd ook daarvoor, evenals voor de verkrijging der zeebrieven, slechts op den eigendom van het schip gelet.

Gelukkig is door de wet van 8 Aug. 1850 (Stbl. n°. 49) de vermelde verbodsbepaling opgeheven.

Den 3^{den} Dec. 1849 werden nl. drie wetsontwerpen aan de Kamer ter behandeling ingediend, welke alle ten doel had-

---

[1]) *Verslag der handelingen van de Tweede Kamer in de zitting van* 13 Febr. 1819.

den, om de belangen der Nederlandsche scheepvaart nader te regelen.

Hoewel alle van het grootste gewicht, zal ik mij slechts tot een nadere beschouwing van een dezer bepalen en met de enkele vermelding der beide anderen moeten volstaan.

Het eerste der genoemde ontwerpen moest dienen tot wijziging der wetten van 19 Juni 1845 (Stbl. n°. 28) en van 26 Aug. 1822 (Stbl. n°. 38), door welke laatste aan de Nederlandsche vlag bepaalde voorrechten boven de vreemde werden toegekend, terwijl de wet van 19 Juni 1845 zekere rechten op den invoer der voornaamste scheepsbouwmaterialen had gelegd, welke in het belang van den Nederlandschen scheepsbouw eene verlaging vorderden. Het tweede ontwerp had *ten* doel de doorvoerrechten af te schaffen en tevens de *heffing* der scheepvaartrechten op den Rhijn en der watertollen op den IJssel te staken. Het derde ontwerp eindelijk diende tot wijziging der wet van 14 Maart 1819, die thans het onderwerp onzer behandeling uitmaakt.

Allereerst werden daarbij de beide laatste volzinnen van art. 2 der wet van '19 ingetrokken, zoodat dienvolgens ook buitenslands gebouwde schepen de Nederlandsche vlag zouden kunnen voeren.

De beperking, waaraan de nationaliteit van Nederlandsche schepen tot nog toe onderhevig was, stond met het stelsel van differentiëele rechten in nauw verband. In de memorie van toelichting dier drie wetsontwerpen werd dan ook gezegd, dat zij wellicht als grondslag en oorzaak van het geheele differentiëele stelsel beschouwd mocht worden.

Immers, zoo oordeelde men, zoodra men eenmaal ten gevalle van den nationalen scheepsbouw aan de Nederlandsche reeders een zoo zwaren last had opgelegd, was het niet meer dan billijk, dat hun, om de derwijze bezwaarde concurrentie te kunnen volhouden, een bepaalde ondersteuning werd verleend. Deze ondersteuning was echter bij de uitkomst bevonden

van weinig belang en beteekenis te zijn geweest, waaruit dus genoegzaam bleek, dat de last, die men den Nederlandschen reeders had opgelegd, alleszins onbillijk was geweest. De Nederlandsche reeder had zich, wat betrof de wettelijke bevoorrechting der Nederlandsche vlag, in den regel aan een bijna onbeperkte concurrentie blootgesteld gezien, terwijl hem tevens door de verplichting, om zijne schepen binnenslands te doen aanbouwen, de middelen onthouden werden, om zich in dien strijd op hetzelfde standpunt als zijne mededingers te plaatsen en zich van dezelfde voordeelen te bedienen.

Het monopolie aan de inlandsche scheepstimmerwerven verzekerd, doel- en noodeloos, wanneer de aldaar vervaardigde schepen in deugdzaamheid en prijs de vergelijking met de voortbrengselen van den vreemden scheepsbouw konden doorstaan, was in het tegenovergesteld geval een werkelijk bezwaar der nationale scheepvaart opgelegd, dat den ongunstigsten invloed op haar verdere ontwikkeling moest uitoefenen.

Men was er ten volle van overtuigd, dat die waarheid, bij het toen reeds algemeen veldwinnen van zuiverder volkshuishoudkundige denkbeelden, geene tegenspraak meer zou hebben te vreezen. Immers zelfs onder hen, die nog aan de onmiddelijke toepasselijkheid der leer van den vrijen handel twijfelden, zou een onbepaalde uitsluiting der vruchten van vreemden arbeid, een volstrekt monopolie der nationale industrie geene voorstanders vinden. Maar dat zou het vooral niet, wanneer dat monopolie verleend werd ten koste eener andere, niet minder gewichtige en belangrijke industrie, die op hare beurt aan het volle vuur der concurrentie was blootgesteld.

Wel is waar bestond in vele gevallen en bepaaldelijk bij den kofbouw in de noord-oostelijke provinciën die strijd tusschen de belangen der reederijen en timmerwerven meer in naam dan in de daad, daar veelal de hoedanigheid van reeder en bouwmeester in denzelfden persoon vereenigd was,

hetgeen ook thans nog in Groningen en Friesland veelal het geval is. Genoemde omstandigheid moest wel aan den eenen kant de vrees dergenen wegnemen, die zich van de opheffing der bestaande verbodsbepaling overdreven nadeelen voor den Nederlandschen scheepsbouw voorspiegelden. Aan den anderen kant belette zij niet, dat de reeder elders, en vooral bij den aanbouw van grootere scheepen, werkelijk ten gevalle der inlandsche werven in zijne vrijheid verkort werd.

Onafhankelijk zelfs van den algemeenen maatregel omtrent de differentiëele rechten, achtte men het onbillijk den Nederlandschen reeder bij zijne overige landgenooten achter te stellen, door juist hem de vrijheid te ontnemen, om ter markt te gaan, waar hij dit verkoos en het voor zijn onderneming het voordeeligst achtte. En thans vooral, nu de laatste sporen van bescherming stonden uitgewischt te worden, welke der Nederlandsche scheepvaart ter vergoeding van den aangedanen dwang verleend werd, was een opheffing van dat verbod dringender dan ooit.

De vrees, dat de inlandsche scheepsbouw door de toelating van elders gebouwde schepen ernstig bedreigd konde worden, zou er niet toe mogen medewerken, om een andere industrie, die niet minder belangen raakte en niet minder werk verschafte, de handen te binden.

Hoewel het der Regeering niet volkomen was gelukt, een vergelijking der kosten van scheepsbouw alhier en elders te kunnen overleggen, daar eenige onoverkomelijke zwarigheden aan de samenstelling van een zoodanig vergelijkend overzicht in den weg hadden gestaan — zwarigheden, die ten deele in de uiteenloopende stelsels van scheepsmeting, ten deele in de ongelijke hoedanigheid, uitrusting en bemanning der verschillende schepen haren oorsprong had gehad — zoo zou men toch, met het oog op den goeden uitslag der tot nog toe met de vreemde vlag gehouden wedstrijd, gerust kunnen aannemen, dat de aanbouw en uitrusting der schepen, waarvan

men zich hier gewoonlijk bediende, geene zooveel hoogere kosten konden veroorzaken, dan elders tot hetzelfde einde vereischt werden.

De zorg, waarmede overigens de aanbouw onzer groote, voor de Oost-Indische vaart bestemde schepen hier te lande werd gedreven, zoo zij aan den eenen kant medewerkte tot een verhooging der kosten van aanbouw, verschafte aan die schepen tevens een hechtheid en duurzaamheid, welke het hoogere bedrag der aanvankelijk gemaakte onkosten ruim vergoedden, zoodat een vergelijking wegens het verschil in waarde moeielijk in cijfers was te brengen. En al ware het nog, dat de hier gebouwde schepen in kosten als anderszins bij de buitenlandsche ten achter stonden, dit zou nog geen reden mogen zijn, om een maatregel in stand te houden, waardoor de concurrentie werd uitgesloten en, als gevolg hiervan, de ondernemingsgeest en goede en goedkoope fabrikage werd tegengegaan.

Verder werd er nog op gewezen, dat de reeders er algemeen belang in stelden, om althans de laatste uitrusting en de bemanning der schepen onder hun onmiddelijk toezicht te doen plaats hebben, terwijl het ook aan groot bezwaar onderhevig was, om een nog onvolbouwd en ten halve uitgerust vaartuig hierheen te ontbieden. Ook zouden in allen gevalle de herstellingen van schepen, zoowel binnenlandsche als buitenlandsche, zonder eenig dwangmiddel het deel der nationale werven kunnen blijven. Ja zelfs zouden deze gewichtiger en belangrijker worden, naarmate de scheepvaart zich hier te lande meer en meer ontwikkelde en uitbreidde; naarmate het aantal schepen, onder Nederlandsche vlag varende, hetzij dan hier, hetzij elders gebouwd, toenam; naarmate het getal van vreemde schepen, welke onze havens bezochten, aangroeide.

Wilde men eindelijk den Nederlandschen reeder blijven verplichten zijn schepen in Nederland te doen aanbouwen en de naturaliseering van elders gebouwde schepen te zeer be-

moeilijken, dan zoude men zich lichtelijk in de uitkomst dier dwangmiddelen kunnen bedrogen vinden. De Nederlandsche reeder toch, die er belang bij vond zijn schip in den vreemde te doen bouwen, zou gemakkelijk in den een of anderen staat vergunning kunnen verkrijgen, om de nationale vlag van dien staat aan te nemen, terwijl zijn schip desniettemin, bij de opheffing van alle bescherming der nationale vlag, zich in de Nederlandsche havens met Nederlandsche schepen zou zien gelijk gesteld.

Een geheel vrije toelating van buitenslands gebouwde schepen werd echter door de Regeering nog niet voorgesteld.

Artikel 2 van het ontwerp luidde daarom als volgt:

„Bij de aanvrage van den eersten Nederlandschen zeebrief voor een buiten dit koningrijk gebouwd schip moet de hierboven bedoelde reederij-cedul [1]), alvorens daarop de *zeebrief* kan worden verleend, voorzien zijn van het bewijs van registratie.

Het regt deswege verschuldigd, bedraagt, onverminderd hetgeen bij de wetten op de registratie voor alle andere gevallen bepaald is, één ten honderd van de waarde, welke te dien einde, overeenkomstig de voorschriften van art. 10 der wet van 16 Junij 1832 (Staatsblad no. 20), door de belanghebbenden aan den voet der gemelde cedul moet worden uitgedrukt.

Zoo de ambtenaren, met de heffing van het registratie-regt belast, zich met die opgave niet vereenigen, wordt derzelver bepaling overgelaten aan drie deskundigen, waarvan één door de eigenaars van het vaartuig, de tweede van wege het Rijk en de derde door de beide reeds benoemde, of bij verschil door den president van de arrondissements-regtbank wordt aangewezen."

In verband met de belasting der materialen voor inlandschen scheepsbouw, meende de Regeering, dat een betaling van één

[1]) Aan het einde van art. VII der wet van 1819 moest deze volzin worden toegevoegd.

ten honderd van de elders gebouwde schepen behoorde gevorderd te worden. Met het oog op de bescherming, die de Nederlandsche vlag in den vreemde genoot, op de gunsten, die haar in sommige rijken boven andere vlaggen werden verleend, op het nationaliteits-gevoel eindelijk, dat niet te hoog aangeslagen, maar ook niet geheel veronachtzaamd mocht worden, meende zij te mogen aannemen, dat men den Nederlandschen zeebrief tegen een zoo geringen prijs voor niet te duur gekocht zou rekenen. Van een zoodanige bepaling, die in het belang der schatkist geboden werd, zouden daarom geene ongunstige gevolgen voor de nationaliteit onzer reederijen te vreezen zijn.

Aan een registratierecht meende men boven een invoerrecht de voorkeur te moeten geven, omdat niet zoozeer voor de binnenkomst van het vreemde vaartuig, als wel voor de uitreiking van den Nederlandschen zeebrief de betaling zou verschuldigd zijn.

In verband met dezen maatregel zou echter ook een andere zijn beslag moeten krijgen.

Het buitenslands gebouwde schip toch zou tegen een betaling van één ten honderd volkomen met het hier te lande vervaardigde worden gelijk gesteld. De scheepsbouwmaterialen echter, die hier voor de samenstelling van inlandsche schepen moesten worden ingevoerd, waren elk op zich zelf hooger belast. Een gevolg van den genoemden maatregel zoude dus zijn, dat de schatkist een hoogere bijdrage vorderde van hem, die scheepsbenoodigdheden en bestanddeelen invoerde, dan van hem, die het geheele schip elders liet bouwen; de nationale arbeid zoude dus zwaarder dan de vreemde worden belast.

Het verband, 'twelk in het algemeen tusschen het invoerrecht van fabricaat en grondstof, of gelijk het hier het geval was, tusschen het meer samengestelde nijverheids-voortbrengsel en diens bestanddeelen moet bestaan, moest derhalve worden hersteld. En het eenige en eenvoudige middel hiertoe was,

om alle, op de voornaamste grondstoffen van den scheepsbouw rustende rechten, mede tot één ten honderd der waarde te verminderen. Hierdoor meende de Regeering niet alleen den Nederlandschen scheepsbouw in den strijd met diens buitenlandsche mededingers te zullen steunen, maar ook aan de geheele nationale scheepvaart de concurrentie te zullen verlichten.

Zóó ongeveer luidden de gronden, op welke de Regeering in haar memorie van toelichting het door haar voorgestelde wetsontwerp der Tweede Kamer aanbeval.

In het verslag der commissie van rapporteurs werd er op gewezen, dat niet slechts verscheiden leden zich volkomen met het voorstel der Regeering konden vereenigen, maar zelfs *nog* een stap verder gegaan wilden hebben en zich voor een *geheele* opheffing van het registratierecht van één % verklaarden. Huns inziens goldt het hier de vraag, of de Nederlandsche scheepsreeder en handelaar elders goedkooper schepen kon laten bouwen dan hier, m. a. w., of hij de koopwaar, het werktuig voor de uitoefening van zijn bedrijf vereischt, van dezelfde hoedanigheid, voor minder geld van den vreemde kon verkrijgen dan van den landgenoot. Was dit niet het geval, dan was alle bescherming overbodig. In het tegenovergestelde geval, zou het gevolg dier bescherming zijn, al was het dan ook niet overdreven te noemen, dat wij duurdere schepen dan andere natiën zouden bezitten, en dus ook bij den wedstrijd met die andere natiën tot het verkrijgen of behouden van ons aandeel in de algemeene vaart, maar inzonderheid ook in de vrachtvaart, niet zouden kunnen mededingen.

Verder zouden de schepen op die plaatsen, waar zij dan werkelijk goedkooper te bekomen waren, wegens het gemis onzer mededinging nog meer in prijs dalen. Verval van handel en daarmede verval van een menigte andere nijverheidstakken, welke door den handel bloeien, zou hiervan een onvermijdelijk gevolg zijn. De scheepstimmerwerven vooral zouden de

nadeelen van dien achteruitgang ondervinden, want de voordeelen, welke deze bij vermeerdering van handelsvertier door het herstel van schepen zouden genieten, waren huns inziens in de memorie van toelichting wel eenigszins te veel op den voorgrond gesteld.

Van den anderen kant bestonden er bij de overige leden bedenkingen, dat het zeer gewaagd zoude zijn, zoo op eens van een stelsel van bescherming van den inlandschen scheepsbouw tot dat van geheel vrije mededinging over te gaan. Te meer scheen hun dit ongeraden met het oog op de talrijke verzoekschriften en vertoogen van scheepsbouwmeesters en belanghebbenden bij den scheepsbouw, die alle als uit éénen mond verklaarden, dat de mededinging onzer scheepstimmerwerven met die van sommige naburige staten bij het invoeren van gemeld recht, en dus a fortiori bij het geheel vrijstellen van den aankoop van vreemde schepen, onmogelijk was. In de memorie van beantwoording stemde de Regeering toe, dat de thans voorgestelde toelaling der vreemde concurrentie scherp bij hare vroegere, volkomene uitsluiting afstak, maar hieruit liet zich haars inziens ook de ontsteltenis verklaren, die de nieuwe maatregel bij diegenen had verwekt, wier eigenbelang sterk bij de zaak was betrokken.

Immers viel het niet te ontkennen door hoeveel overdrijving die klachten zich kenmerkten en hoe deze, schoon dan ook door bevoegden geuit en door opgaven en berekeningen gestaafd, daarom niet minder de sporen droegen eener eenzijdige verontrusting, licht verklaarbaar bij diegenen, welke zich in hunne inkomsten bedreigd achten. Ook in Engeland had bij het aldaar plaats gehad hebbend parlementair onderzoek omtrent de belangen van den scheepsbouw volkomen hetzelfde plaats gehad, wat men thans hier ondervond. De geuite vrees was echter aldaar gebleken ongegrond te zijn geweest, zoodat ook misschien van onze scheepsbouwmeesters wel iets dergelijks verwacht konde worden.

Terecht werd ook in het verslag van rapporteurs opgemerkt, dat, welke ook de uitkomst eener vergelijking tusschen den prijs der hier en elders gebouwde schepen mocht zijn, de verleende bescherming, voor het geval, dat de Nederlandsche scheepsbouwmeester zijne schepen voor denzelfden prijs leverde als de buitenlandsche, alle doel mistte. In het tegenovergesteld geval zou die bescherming den Nederlandschen reeder in de concurrentie belemmeren, waaraan hij op zijne beurt werd blootgesteld.

Wilde men derhalve aan de klachten van sommige scheepsbouwmeesters een onvoorwaardelijk geloof hechten, dan zou dit slechts tot deze eenvoudige gevolgtrekking kunnen leiden, dat het allernoodzakelijkst werd, om den Nederlandschen reeder van een zoo drukkende wetsbepaling te ontslaan, waardoor hij verplicht werd zijne schepen tegen zooveel hoogeren prijs te doen aanbouwen, dán waarvoor hij ze van elders zou kunnen ontbieden.

Er bestond echter geen enkele reden om te vermoeden, dat men in Nederland op den duur met nadeel tegenover andere landen zou moeten bouwen. Was de toestand van den scheepsbouw op dat oogenblik niet verblijdend, dit zou bij volharding in het bestaande stelsel nog minder het geval zijn. De ondervinding toch van alle tijden bracht mede, dat daar, waar handel en scheepvaart bloeien, ook scheepsbouw bestaat. Het eene is een noodzakelijk gevolg van het andere. De Regeering zag er dan ook op zich zelf minder bezwaar in, om des noods het geheele registratie-recht van één ten honderd te doen vervallen. Met het oog echter op de hiervoor door haar aangehaalde gronden meende zij bij die geringe belasting te moeten blijven. Doch wat aanging het voorstel van sommigen, om dat recht integendeel aanmerkelijk te verhoogen, hiertegen meende zij zich ten sterkste te moeten verzetten.

In de zitting der Tweede Kamer van 4 Juli 1850, waarin

de beraadslagingen over dit wetsontwerp, welke reeds, met die over de beide andere ontwerpen, den 27 Juni aan de orde waren gekomen, ten einde werden gebracht, werd door den heer DE MONCHY als amendement voorgesteld, om in plaats van „één ten honderd" „vier ten honderd" te lezen.

Vooral met het oog op den volkshuishoudkundigen regel, om bij een overgang van bescherming tot den staat van vrijheid met de meeste gematigdheid te werk te gaan, meende hij dat amendement te moeten voorstellen. Omtrent de hoegrootheid van dat recht hadden de gevoelens in de afdeelingen zeer uiteengeloopen. Sommigen hadden 6 pct., anderen zelfs 10 pct. voorgesteld. Maar evenals men, volgens het gevoelen van den spreker, gematigd moest te werk gaan, zoo ook moest men, wanneer men tot vrijheid wilde geraken, geen recht stellen, dat ongeveer hetzelfde gevolg zoude hebben als geheele uitsluiting. Daarom meende hij den middenweg te moeten kiezen, daar dit verhoogde recht den bouw van schepen in den vreemde niet zou verhinderen, indien het werkelijk blijken mocht, dat daaraan behoefte bestond. Indien dit laatste het geval werd, dan zou dit recht ongetwijfeld blijken een fiscaal en niet een beschermend recht te zijn, waarvoor het ook zou kunnen worden gehouden. Wilde men consequent zijn en een geheel vrije concurrentie in het leven roepen, dan zou men ook niet de heffing van 1 pct. hebben moeten voorstellen. Uit dit laatste, daar het hiervoor te gering mocht worden geacht, zou echter niet blijken, of het den bouw van schepen in den vreemde voor Nederlandsche rekening zou tegengaan, hetwelk men wel bij een tarief van 4 pct. zou kunnen gewaar worden. Bleek het nu dat dit recht een beschermend in plaats van een ficaal recht was, dan zou het later gemakkelijk verlaagd kunnen worden. Als voorzichtigheidsmaatregel meende hij dus op het aannemen van zijn amendement te moeten aandringen.

Ten einde echter tot eindelijke wegruiming van alle belem-

meringen in den handel te kunnen geraken, werd door den heer DONCKER CURTIUS voorgesteld, om aan art. 2 van het ontwerp nog de volgende woorden toe te voegen: „Het bedrag van dit recht zal te gelijker tijd met het tarief van in- en uitgaande rechten worden herzien." Het doel, hetwelk hij met deze woorden beoogde, was om de voorgestelde 4 pct. niet onwrikbaar vast te stellen, maar het slechts als tijdelijken maatregel te doen beschouwen. Dit zou zeker niet het geval worden, wanneer het een onderdeel bleef van het registratierecht, daar dit zijns inziens een wetgeving van blijvenden aard was. Wanneer het nu, na verloop van een of twee jaren, zou gebleken zijn, dat met die 4 pct. wel vreemden hier zouden zijn gekomen, om Hollandsche schepen te koopen, maar de Hollanders er nog geen voordeel in hadden gezien, om zich buitenslands gebouwde schepen aan te schaffen, dan zou men dit recht toch wel veilig kunnen verminderen en den handel alzoo ontlasten.

Een derde amendement op art. 2 van het voorgestelde wetsontwerp luidde aldus:

„De eerste Nederlandsche zeebrief wordt niet verleend dan na overlegging van eene verklaring van den ontvanger, ten wiens kantore de reederij-cedul is geregistreerd, houdende dat hij zich met de door de belanghebbenden gedane opgave van de waarde van het vaartuig vereenigt, of dat het suppletoir registratie-recht over de meer bevondene waarde is betaald, in geval van te lage aangifte, blijkens den uitslag eener gerechtelijke waardering.

Binnen vier weken na den dag van registratie van de reederijcedul is de ontvanger, des gevorderd, gehouden de eerst bedoelde verklaring af te geven, of de vordering tot waardering bij gewoon deurwaarders-exploit aan den eenigen eigenaar of aan den boekhouder der reederij te doen aanzeggen.

De kosten van waardering blijven in ieder geval voor rekening van den eigenaar of de gezamenlijke reeders."

Volgens den heer BACHIENE, den voorsteller van dit amendement, zou art. 2, gelijk het in het ontwerp was geredigeerd, onvoldoende zijn, daar er een bepaling aan ontbrak, welke het voorschrift tot heffing van dit recht sanctioneerde. Het recht van waardeering toch werd toegekend aan het departement van financiën, opdat het recht van registratie betaald werd; maar de tijd, binnen welken de waardeering moest geschieden, was niet bepaald. Men zou volgens de algemeene regelen daaromtrent twee jaren tijds hebben, om alsnog een vordering tot waardeering te kunnen instellen. De gevolgen hiervan zouden nadeelig kunnen werken voor de reeders, terwijl ook de schatkist er nadeel bij zou kunnen lijden, want in dien tijd kon het schip reeds lang zijn uitgezeild en elke waardeering dus onmogelijk worden.

Volgens het antwoord van den minister van financiën, den heer VAN BOSSE, was het echter juist de bedoeling van art. 2, gelijk het daar lag, om zooveel mogelijk bij de registratie van reederijceduls, ter verkrijging van Nederlandsche zeebrieven voor vreemde schepen, de formaliteiten te vereenvoudigen en de geheele operatie zonder eenigen vorm van proces te laten afloopen. Het was blijkbaar het doel van het ontwerp, om den ontvanger van registratie de verplichting *niet* op te leggen, om de acte te registreeren, vóórdat het punt van taxatie tusschen hem en den belanghebbende was uitgemaakt. Met het oog op art. 56 van de wet van Frimaire an VII, volgens hetwelk de ontvangers van registratie het registreeren van acten niet mochten weigeren, lieten zich echter de bezwaren van den heer BACHIENE verklaren, omdat het geval zich zou kunnen voordoen, dat, als later de wanheid der taxatie bleek, het voorwerp, hetwelk getaxeerd moest worden, niet meer voorhanden zou kunnen zijn. Om nu echter de strekking van het ontwerp nog duidelijker te doen uitkomen, stelde de minister voor, om aan het ontwerp nog deze zinsnede toe te

voegen: „Art. 56 der wet van 22 Frimaire VII[de] jaar [1]) is ten deze niet van toepassing."

Met hetgeen omtrent de kosten van waardeering was voorgesteld konde de minister zich wel vereenigen, daar het volgens het ontwerp twijfelachtig zou kunnen schijnen, wie de kosten zou hebben te dragen.

Gelijk de laatste woorden van het amendement-Bachiene echter luidden, zouden in ieder geval de kosten van taxatie voor rekening blijven van den eigenaar of de gezamenlijke reeders. Dit zoude volgens den heer MEEUSSEN tot vexatoire maatregelen aanleiding kunnen geven van de zijde der ontvangers, die dikwijls de aangegeven waarde als te laag plachten te beschouwen of uit ambtsijver te eerder tot een taxatie zouden overgaan. Kwam nu eens het geval voor, dat de reeders een *te hooge* waarde hadden aangegeven, dan uit de later gehouden taxatie zoude blijken, dan zouden zij desniettemin de kosten hiervan moeten dragen, hetwelk zeker een grove onbillijkheid mocht genoemd worden. Om deze zoo mogelijk te voorkomen stelde de heer MEEUSSEN met het oog op de bepaling, vervat in art. 26 van de wet van 22 Frimaire VII[de] jaar, als subamendement op het amendement-Bachiene voor, om dit laatste aldus te lezen:

---

[1]) Dat art. luidt als volgt: „Les receveurs de l'enregistrement ne pourront sous aucun prétexte, lors même qu'il y aurait lieu à l'expertise, différer l'enregistrement des actes et mutations dont les droits auront été payés aux taux réglés par la présente.

Ils ne pourront non plus suspendre ou arrêter le cours des procédures, en retenant des actes ou exploits: cependant, si un acte dont il n'y a pas de minute, ou un exploit, contient des renseignements dont la trace puisse être utile pour la découverte des droits dus, le receveur aura la faculté d'en tirer copie, et de la faire certifier conforme à l'original par l'officier, qui l'aura presenté. En cas de refus, il pourra réserver l'acte pendant vingt-quatre heures seulement, pour s'en procurer une collation en forme, à ses frais, sauf répétition s'il y a lieu.

Cette disposition est applicable aux actes sous signature privée qui seront présentés à l'enregistrement." RONDONNEAU, Tome III, pag. 225.

„De kosten van waardering zijn voor rekening van den eigenaar of de gezamenlijke reeders, indien de bevondene waarde de opgegevene minstens een achtste te boven gaat.”

Bij de eindstemming werd aangenomen, dat in de tweede alinea van het ontwerp in plaats van „één ten honderd” „vier ten honderd” moest worden gelezen.

Bij de wet van 15 Augustus 1862 (Stbl. n°. 170) *houdende vaststelling op het tarief van regten op den in-, uit- en doorvoer,* werd echter in art. 23 bepaald: „Het regt van vier ten honderd vermeld in art. 2 der wet van 8 Augustus 1850 (Stbl. n°. 49) wordt tot op twee ten honderd verminderd,” zoodat genoemd amendement reeds gedeeltelijk aan het doel van den voorsteller heeft beantwoord.

Gelijk wij gezien hebben, werd in de eerste redactie van het ontwerp enkel gesproken van een „buiten dit Koningrijk gebouwd schip.” Die uitdrukking had aanleiding gegeven tot de vraag, of daardoor alleen het Nederlandsch grondgebied in Europa verstaan werd. Met het oog op art. 118 der Grondwet zou die vraag toestemmend moeten beantwoord worden. Men kon zich echter niet begrijpen, waarom de in onze koloniën gebouwde schepen niet in dit artikel werden opgenomen en dus als vreemde schepen moesten worden beschouwd. In art. II der wet van 1819 werd enkel van „buiten 's lands gebouwde schepen” gesproken. Men meende echter, dat een uitsluiting der in de koloniën gebouwde schepen van de rechten, aan de Nederlandsche vlag toegekend, geenszins van onbillijkheid zoude zijn vrij te pleiten.

Daarom stelde de Regeering dan ook voor, om ter afsnijding van alle onzekerheid, de woorden „of deszelfs koloniën” achter de uitdrukking „buiten dit Koningrijk” in te lasschen. Het formulier van den zeebrief, hetwelk aan de wet van 1819 is toegevoegd, eischte daarom geene verandering. Immers liet dit volkomen de vrijheid, om de uitdrukking „en zijnde.... deze Onze landen gebouwd,” bijv. op deze wijze

in te vullen: „en zijnde in de koloniën van deze Onze landen gebouwd.”

Ook de wijzigingen van den minister van financiën, de amendementen van de heeren MEEUSSEN en DONCKER CURTIUS werden met groote meerderheid van stemmen aangenomen, en als 4de, 5de en 6de alinea aan het ontwerp toegevoegd. Door aanneming van art. 1 van het ontwerp werd ook het in de wet van 1819 gehuldigde beginsel, dat de nationale Nederlandsche schepen in het binnenland moesten zijn gebouwd, voor goed opgegeven.

Een tweede, bij laatstgenoemde wet vastgesteld vereischte voor de nationaliteit onzer koopvaardijschepen, is, gelijk reeds uit het boven aangehaald II^de^ artikel dier wet zal zijn gebleken, dat zij in eigendom aan onderdanen van dit koninkrijk moeten toebehooren.

„Voor onderdanen van dit Koningrijk,” zoo luidt verder art. III, „in het vorig artikel vermeld, zullen, ten aanzien van het verkrijgen van zeebrieven, geene andere worden gehouden, dan:

1°. Alle Nederlanders, geboren binnen dit Koningrijk of in deszelfs buitenlandsche bezittingen, en zijnde hier te lande woonachtig, of als huizen van negotie geëtablisseerd, of wel in eenig binnen dit Koningrijk gevestigd handelshuis geassocieerd; onder bepaling nogthans dat, in allen gevalle, de boekhouder en zoovele reeders, als welker aandeelen, met dat van den boekhouder, ten minste vijf achtsten van het geheel bedragen, binnen dit Koningrijk moeten woonachtig zijn.

2°. Alle Nederlandsche ingezetenen, welke ten minste een jaar hunne vaste residentie binnen dit Koningrijk hebben gehouden, en onder geene vreemde vlag navigeren, ofschoon tegelijk onderdanen van eene vreemde Mogendheid zijnde.”

Ook deze laatste bepaling onderging door de wet van 1850 een geringe wijziging, voor zooverre daarbij nl. de woorden: „en onder geene vreemde vlag navigeren” werden ingetrokken.

Om dus voor nationaal te kunnen doorgaan; moet een Neder-

landsch koopvaardijschip — hetgeen ik hier ter verduidelijking onder drie rubrieken rangschik — toebehooren aan:

1°. Nederlanders, die binnen dit koninkrijk of diens buitenlandsche bezittingen geboren en tevens hier te lande woonachtig zijn; of aan:

2°. Nederlanders, binnen dit koninkrijk of diens buitenlandsche bezittingen geboren, die hier te lande als huizen van negotie zijn geëtablisseerd, of in eenig binnen dit koninkrijk gevestigd handelshuis zijn geassocieerd;

(In dit geval wordt slechts vereischt, dat de boekhouder der reederij en zoovele reeders, als welker aandeelen, met dat van den boekhouder, vijf achtsten van het geheel bedragen hier te lande woonachtig moeten zijn, zoodat de overige drie achtste deelen van het schip aan de sub 2° opgenoemde personen kunnen toebehooren, ook zoo zij in persoon niet binnen dit koninkrijk zijn gevestigd) of aan:

3°. Nederlandsche ingezetenen, die ten minste één jaar lang hunne vaste woonplaats binnen dit koninkrijk hebben gehad, ook zoo zij tegelijk onderdanen van een vreemde mogendheid zijn.

Dat de eigendom van het schip ook tusschen de onder deze drie rubrieken opgenoemde personen kan zijn verdeeld, spreekt wel van zelf, mits men de sub 2° gestelde voorwaarden maar goed in het oog houde.

In de zitting der tweede kamer van 13 Febr. 1819 werd ook deze bepaling omtrent den eigendom van Nederlandsche schepen door VAN HOGENDORP ter sprake gebracht. Hij wees nl. op de onbillijkheid, die zij tegenover de bewoners onzer koloniën inhield, daar deze met vreemdelingen op ééne lijn werden gesteld.

Wel is waar was er in de oude wetten op de inwoners der koloniën geen acht geslagen en waren deze geheel met vreemdelingen gelijk gesteld, maar onze betrekkingen met de buitenlandsche bezittingen waren sedert geheel veranderd.

„Il y avait, zeide hij, des compagnies pour les deux Indes, qui seules exerçaient le droit de navigation pour un commerce tout entier de monopole. Aujourd'hui nos colonies sont des provinces du Royaume, il n'y a plus de compagnies souveraines, la loi fondamentale les exclut formellement. Le commerce et la navigation sont livrés à tous les citoyens, et tous les jours ils vont en croissant."

Ook in de afdeelingen had men gemeend, dat het artikel aan de bewoners der koloniën grootere voordeelen diende toe te kennen dan aan vreemdelingen.

Hierop was echter door den Directeur-Generaal geantwoord, „dat in het onderhavige geval nimmer grootere voordeelen aan de bewoners der koloniën waren toegekend geworden en dat, indien zulks plaats had, het gevaar, om den eigendom van een vreemd schip te zien verbergen, in dezelfde mate zoude vermeerderen, als het gemakkelijker zoude zijn het voor een nationaal schip te doen doorgaan."

Wat de gelijkstelling van de inwoners der koloniën met vreemdelingen aangaat, hierin ging VAN HOGENDORP te ver, daar er inderdaad, in vergelijking met de vroegere wetgeving, een aanmerkelijk verschil tusschen hen bestaat. De residentie toch binnen dit koninkrijk is voor vreemdelingen als volstrekte voorwaarde gevorderd, doch dit is het geval niet met de bewoners der koloniën, die in dit opzicht op gelijken voet worden behandeld als geboren Nederlanders, zoo deze zich buitenslands bevinden. Onder bewoners der koloniën moeten echter in dit geval slechts worden verstaan Nederlanders, geboren binnen dit koninkrijk of diens buitenlandsche bezittingen.

Bij gelegenheid der behandeling van de wet van 1850 was ook door sommige leden in de afdeelingen de vraag gedaan [1]), of de Regeering er overwegend bezwaar in zoude zien, om af te wijken van het in de wet van 1819 gehuldigde

---

[1]) *Verslag der Commissie van Rapporteurs, Bijlagen* 1849—1850, pag. 218.

beginsel, dat een schip, om Nederlandsche zeebrieven te kunnen verkrijgen, geheel het eigendom behoort te zijn van onderdanen van dit koninkrijk, welk beginsel, volgens het voorgelegde wetsontwerp, onveranderd gehandhaafd zou blijven.

Wij zullen de redenen, welke in het verslag van rapporteurs voor een zoodanige afwijking werden aangevoerd, hier vermelden, omdat ze van gewicht zijn voor hetgeen in het volgende hoofdstuk behandeld zal worden.

Er werd nl. opgemerkt, dat het steken van kapitalen, als zijnde deze het groote element der productie, in onze onderscheidene nijverheids-ondernemingen als een groot voorrecht kon beschouwd worden. Daarom zou ook zonder twijfel het plaatsen van vreemd kapitaal in den bouw onzer schepen in het algemeen belang een hoogst wenschelijke zaak zijn. Wel bestonden er redenen, om die toelating niet geheel vrij te laten, doch hierin zou kunnen worden voorzien door een bepaling, dat aan een schip Nederlandsche zeebrieven zouden worden uitgereikt, ook dan, wanneer het bijv. voor een derde of vijfde gedeelte vreemd eigendom was. Vooral nu met de differentiëele rechten het grootste voordeel, aan het voeren der Nederlandsche vlag verbonden, zou wegvallen, scheen daartegen minder bezwaar te bestaan. Te meer nog zou het, indien ongelukkig te eeniger tijd een zeeoorlog, bijv. met Engeland, mocht uitbreken, voor onze handelsvloot onmiskenbaar eenige zekerheid aanbieden, dat Engelsch kapitaal daarin gestoken was en sommige bodems voor een gedeelte aan Engelsche onderdanen toebehoorden. De Britsche regeering zou dan van het nemen onzer koopvaardijschepen teruggehouden worden, omdat zij daardoor hare eigene onderdanen zou benadeelen. Ook zouden, bij den toenmaligen staatkundigen toestand van Duitschland, die zoo nadeelig op den bloei der nijverheid aldaar terugwerkte, Duitschers hunne kapitalen in Nederlandsche reederijen kunnen plaatsen. Hierdoor zou een nieuw leven op onze scheepstimmerwerven

kunnen ontstaan en de bevrachting van Nederlandsche schepen voor Duitsche rekening worden bevorderd, terwijl men het ook uit een staatkundig oogpunt van gewicht achtte, dat Duitsche belangen aan onze scheepvaart werden verbonden.

Een groot bezwaar bij de bestaande inrichting was ook, dat bij de liquidatie van boedels aan vreemde medeërfgenamen geene aandeelen in Nederlandsche schepen konden worden toegedeeld.

Voor het toelaten van vreemdelingen tot den medeëigendom van Nederlandsche schepen, waarmede natuurlijk een wijziging van den eed, die volgens art. V van de wet van 1819 door de scheepseigenaren moet worden afgelegd, in nauw verband stond, werden door sommige leden nog andere gronden aangehaald. Het onderscheid toch tusschen de behoeften der groote en der kleine vaart moest goed in het oog worden gehouden. De reederijen voor de groote vaart, zoo sprak men, waren, daarin voordeel ziende, volkomen in staat, om een vreemd schip tegen gereed geld in te koopen; maar geheel anders was het gesteld met de reederijen voor de kleine vaart, gelijk die in Friesland en Groningen bestonden. Als door deze een schip in de vaart werd gebracht, waren meestal, met de kapitalisten, die hun geld in de scheepsreederijen plaatsten, de kapitein van het schip, de scheepsbouwmeester en de leveranciers van de bouwmaterialen belanghebbenden bij de onderneming. Zoo de kapitein het schip voor eigen rekening liet bouwen, bleef hij in den regel een deel der kosten van aanbouw en uitrusting aan den bouwmeester of de leveranciers schuldig, en verpandde hij daarvoor dit zijn eigendom. Het zou dus voor de hier bedoelde reederijen en kapiteins zeer moeilijk, ja dikwijls onmogelijk zijn, zich de gelegenheid, om goedkooper buitenlandsche schepen te bekomen, ten nutte te maken, indien zij niet den vreemdelingen, van wie zij het schip kochten, aandeel in den eigendom konden laten behouden.

Niet algemeen werd echter het gevoelen gedeeld, om het beginsel te laten varen, dat voor de nationaliteit onzer schepen volkomen Nederlandsche eigendom werd gevorderd. De eer onzer vlag, zoo luidde het in het rapport, ons belang als zeevarende mogendheid, het genot onzer rechten tegenover staten, met wie wij door verdragen waren verbonden, waren al te zeer in de handhaving van dit beginsel betrokken, om daaromtrent slechts eenige verslapping toe te staan. Dit gold nog te meer, omdat hier niet, gelijk in Engeland, de bepaling bestond, dat een schip, om de nationale vlag te kunnen voeren, ten minste voor drie vierde gedeelten met onderdanen van het koninkrijk bemand moest zijn. Naar hun oordeel moest derhalve, omdat hier de nationaliteit onzer koopvaardijschepen slecht aan ééne voorwaarde onderworpen zou worden, die ééne voorwaarde ook volledig haar beslag hebben, opdat het niet ten laatste zoover zou kunnen komen, dat van een onder onze vlag varend schip niets Nederlandsch was dan die vlag en dus in dat geval een bedriegelijke leus der nationaliteit.

Ook was het punt der bemanning van Nederlandsche schepen ter sprake gekomen. Men had gevraagd, of onder het nieuw aan te nemen stelsel de bepaling niet wenschelijk zou zijn, dat de bemanning van een Nederlandsch schip voor een zeker gedeelte uit Nederlanders zou moeten bestaan, of dat ten minste altijd de kapitein tot de onderdanen van het koninkrijk zou moeten behooren. Aan den anderen kant had men echter beweerd, eensdeels, dat hier te lande zoodanige behoefte niet bestond, om ten dezen zekeren dwang uit te oefenen, daar toch een deel der bevolking, vooral in Friesland en Groningen, geen ander bestaanmiddel kende dan het varen; anderdeels, dat, indien een voorschrift van den bedoelden aard werd vastgesteld, de handel daardoor, onder bepaalde omstandigheden, bij tijdelijk gemis van inlandsch scheepsvolk, in moeilijkheden zou kunnen geraken.

Op deze aanmerkingen was het antwoord der Regeering, dat zij aan het geopperde denkbeeld, om de bepaling, dat een Nederlandsch schip ten volle Nederlandsch eigendom behoort te zijn, te doen wegvallen, bezwaarlijk hare goedkeuring kon verleenen [1]). Zoo doende zou, volgens haar, in de gegeven omstandigheden het laatste kenmerk worden weggenomen, waardoor zich een Nederlandsch schip van vreemde bodems onderscheidde, en alzoo eigenlijk de geheele beteekenis der Nederlandsche vlag te loor gaan. Het behoud dier ééne voorwaarde was echter ook niet zonder practisch belang, omdat zoowel de vreemde natiën met recht zouden aarzelen eenig bepaald voordeel aan de Nederlandsche vlag toe te kennen, zoo die vlag voor alle schepen zonder onderscheid verkrijgbaar was, als ook omdat de gedragingen der bevelvoerders van *Nederlandsche* schepen in den vreemde de Regeering somwijlen in moeilijkheden zou kunnen wikkelen, ter welker wegneming het noodig kon zijn, dat zij in staat ware een onmiddelijken invloed op de reeders uit te oefenen of hen althans voor de geleden nadeelen aansprakelijk te stellen. Daarenboven behoorde men ook niet voorbij te zien, dat er in de vaart van en op de koloniën nog enkele voordeelen voor de Nederlandsche en daarmee gelijk gestelde schepen zouden overblijven — een voorbehoud, dat zeker ten eenenmale overbodig zoude zijn, indien men het voeren der Nederlandsche vlag, en daardoor het medegenot dier voordeelen, ook aan vreemde scheepsreeders wilde toestaan.

Wat het andere punt betrof, was het wellicht niet te ontkennen, dat de nationaliteit der bemanning het meest eigenaardige kenmerk van de nationaliteit van het vaartuig zoude uitmaken. Ook in Engeland had men vooralsnog geaarzeld de bepalingen, welke de oude navigatie-acte te dezen opzichte inhield, af te schaffen. Daarentegen hadden zich reeds de

[1]) *Memorie van beantwoording van het verslag der commissie van rapporteurs, Bijlagen* 1849—1850, pag. 282.

Engelsche reeders over het behoud dezer beperking beklaagd, welke hun te zwaarder viel, sints de bijzondere voordeelen hun ontnomen waren, waardoor vroeger deze en dergelijke lasten waren opgewogen.

Schoon zich nu het behoud eener dergelijke bepaling, waar zij reeds bestond, wellicht liet verdedigen, scheen het der Regeering onraadzaam, haar dáár, waar zij tot nog toe onbekend was, zonder zeer dringende redenen in te voeren, en daardoor wellicht vele reeders te verplichten een deel hunner bemanning af te danken, welke zij, bij de plotselinge vraag, die er alsdan naar geboren Nederlandsche zeelieden ontstaan zoude, misschien moeilijk, of althans niet dan op zeer bezwarende voorwaarden, weder zouden kunnen aanvullen. Eindelijk was het ook nog geenszins bewezen, dat onze bevolking in verhouding tot de behoeften onzer handelsvloot een genoegzaam aantal zeelieden zou kunnen opleveren.

Ziedaar in korte trekken de hoofdbepalingen onzer tegenwoordige wetgeving alsmede de daarover gevoerde debatten aangegeven.

Ten slotte worde hier nog opgemerkt, dat de questie, uit welk oogpunt de nationaliteit onzer koopvaardijschepen door vreemde mogendheden moet worden beschouwd, door een menigte verdragen van den laatsten tijd in dezen zin is uitgemaakt, dat zij van weerszijden moet worden beoordeeld naar de bijzondere wetten en reglementen van de landen, waartoe de schepen voorgeven te behooren en dat wel door middel van bewijzen, welke door de bevoegde macht aan de kapiteins of gezagvoerders dier schepen moeten worden afgegeven. Met sommige staten is men daarenboven uitdrukkelijk overeengekomen, elkander wederkeerig van de bestaande of in het vervolg uit te vaardigen wetten betrekkelijk dit punt kennis te geven [1]).

[1]) Ik verwijs hier naar de verdragen met Mexico van 25 Juni 1827 (art. 6); met Brazilië van 20 Dec. 1828 (art. 4); met Columbia van 1 Mei 1829

In het verdrag met Engeland van 27 Oct. 1837 was bepaald, dat wederkeerig als nationale schepen beschouwd zouden worden, die in de staten van een der contraheerende partijen gebouwd, op den vijand waren genomen, hetzij door hunne oorlogschepen, hetzij door hunne onderdanen, die met kaperbrieven waren voorzien, of wel wegens inbreuk op de wetten ter wering van den slavenhandel waren verbeurd verklaard, mits de Engelsche schepen aan de door de Engelsche wetten gestelde vereischten, met opzicht tot den eigendom, de bemanning en de inschrijving hadden voldaan, en de Nederlandsche schepen voor het geheel aan onderdanen van den koning der Nederlanden toebehoorden en met een Nederlandschen kapitein en drie vierde gedeelten Nederlandsche equipage waren bemand. Deze bepaling is echter door het verdrag van 27 Maart 1851 opgeheven. (Zie de noot).

Zoo ook bepaalde een overeenkomst, die tusschen de Nederlanden en dezelfde mogendheid den 12den Augustus 1815 was gesloten en die betrekking had op den handel van de onderdanen der Nederlanden tusschen het moederland en de koloniën Demerary, Essequebo en Berbice, dat voorsz. handel, gedurende den tijd van vijf jaren, beginnende met den 1sten Januari 1816, mocht gedreven worden met schepen, waar ook gebouwd, welke het eigendom waren van de onderdanen van Z. M. den Koning der Nederlanden en zonder eenige bepaling of restrictie voor de zeelieden, welke die schepen bevoeren. Na verloop echter van die vijf jaren mocht gemelde handel alleen geschieden met

(art. 9), met Pruissen van 3 Juni 1837 (art. 6) en 31 Dec. 1851 (art. 12); met de Vereenigde Staten van 19 Jan. 1839 (art. 4); met Texas van 18 Sept. 1840 (art. 7); met Sardinië van 24 Juni 1851 (art. 7); met Griekenland van 10—22 Januari 1843 (art. 13); met België van 29 Juli 1846 (art. 9) en 20 Sept. 1851 (art. 9); met Rusland van 1—13 Sept. 1846 (art. 9); met de Siciliën van 17 Nov. 1847 (art. 13); met Oostenrijk van 29 Dec. 1855 (art. 4); met Frankrijk van 25 Juli 1840 (art. 4); met Zweden en Noorwegen van 25 Sept. 1847 (art. 7) en met Engeland van 27 Maart 1851 (art. 2), welk laatste artikel, eveneens het bovengemeld beginsel huldigende, derogeert aan art. 3 van het scheepvaart-

in de Nederlanden gebouwde schepen, waarvan de schipper en drie vierden van de bemanning onderdanen waren van Z. M. den Koning der Nederlanden [1]).

Ons wetboek van Koophandel eindelijk bevat in art. 357 een opsomming der aan boord van Nederlandsche schepen vereischte papieren, onder welke de brief van opdracht of het bewijs van eigendom van het schip, of het gelegaliseerd authentiek afschrift daarvan, de zeebrief en de monsterrol als bewijzen der nationaliteit onzer schepen kunnen gelden.

---

verdrag met dezelfde mogendheid den 27 Oct. 1837 gesloten. Zie E. G. LAGEMANS, *Recueil des traités et conventions conclus par le Royaume des Pays-Bas avec les puissances étrangères depuis* 1813 *jusqu' à nos jours*, la Haye, 1858, Tome I, pag. XXVIII vlgd.

[1]) LAGEMANS, *Receuil* etc., l. c.

HOOFDSTUK V.

Herziening der wet van 1819.

De wet van 1819, hoewel in één gewichtig punt door *de* wet van 1850 gewijzigd, is verouderd en voldoet *niet meer* aan de tegenwoordige eischen des handels. Langen *tijd heeft* men dit hier te lande gevoeld en op een herziening der nog bestaande bepalingen aangedrongen.

De Regeering heeft dan ook reeds in het begin van 1865 daartoe een plan ontworpen. Zij heeft het gevoelen der Handelsmaatschappij alsmede dat van de Kamers van koophandel en fabrieken in de voornaamste zeeplaatsen daaromtrent ingewonnen.

In de gelegenheid gesteld het voorstel der Regeering en de daarop door de Handelsmaatschappij en de Kamers van Rotterdam, Dordrecht, Amsterdam en Groningen ingezonden antwoorden te kunnen inzien, zal ik vooreerst in het kort de ontworpen veranderingen, de dienaangaande gemaakte opmerkingen en eenige voorloopig genomen maatregelen mededeelen.

§ I.

Voorstel der Regeering, ingewonnen adviezen en voorloopige maatregelen.

Het voorstel der Regeering betrof de vier volgende punten:

1°. Welke schepen moeten worden beschouwd als Nederlandsch eigendom, waarvoor als zoodanig een certificaat van nationaliteit, een zeebrief kan worden afgegeven?

Volgens de bestaande wet zijn de ingezetenen onzer koloniën, die niet aldaar of in het moederland zijn geboren, door deze omstandigheid alleen ten eenenmale van den eigendom van Nederlandsche schepen uitgesloten, terwijl geboren Nederlanders, die buitenslands of in een Nederlandsche kolonie zijn gevestigd, slechts voor drie achtste gedeelten aan den eigendom van zoodanige schepen kunnen deelnemen en dat nog wel alleen, zoo zij een huis van negotie hier te lande bezitten of in dergelijke huizen zijn geassocieerd. Niet-Nederlanders daarentegen kunnen een geheel Nederlandsch schip in eigendom bezitten, wanneer zij slechts één jaar in Nederland hun verblijf hebben gehouden.

De Regeering wees op deze onbillijkheid, achterstelling nl. van Nederlandsche onderdanen in onze koloniën bij vreemdelingen. Ook uit een oogpunt van beginsel, sints het in deze materie veeleer scheen aan te komen op de nationaliteit der eigenaren dan op hunne woonplaats, meende zij aan dien toestand een einde te moeten maken. Daarenboven behoefde die regel in het belang der scheepvaart en industrie van het moederland niet gehandhaafd te worden, daar deze er h. i. integendeel bij zouden winnen, wanneer ook door koloniaal kapitaal aan Nederlandsche ondernemingen kon worden deelgenomen. Verder scheen haar een bepaling wenschelijk, krachtens welke naamlooze vennootschappen, hier te lande of in de koloniën gevestigd, in het hier bedoelde opzicht met Nederlanders of ingezetenen van moederland en kolonie zouden worden gelijk gesteld.

In verband met de daarvoor aangehaalde gronden zou volgen haar voorstel art. 3 aldus worden samengevat:

„Als Nederlandsche schepen in den zin dezer wet worden beschouwd alle zeeschepen, toebehoorende aan:

a. geboren of genaturaliseerde [1]) Nederlanders.

b. ingezetenen of vreemdelingen, binnen het rijk in Europa of zijne koloniën en bezittingen in andere werelddeelen woonachtig, mits zij aldaar minstens één jaar hunne vaste woonplaats hebben gehad [2]).

c. naamlooze vennootschappen binnen het rijk in Europa of zijne koloniën en bezittingen in andere werelddeelen gevestigd.

De boekhouders moeten steeds binnen het rijk in Europa wonen of althans de gezamenlijke eigenaars aldaar behoorlijk zijn vertegenwoordigd."

2°. wees de Regeering op een leemte in de tegenwoordige wettelijke bepalingen, in zoo verre deze medebrengen, *dat alle* schepen, die in het buitenland voor Nederlandsche *rekening* worden gekocht, alvorens de Nederlandsche vlag te mogen voeren, ter verkrijging van een gewonen zeebrief herwaarts moeten worden gebracht, zonder iets voor te schrijven omtrent de wijze, waarop en de vlag, waaronder dit vervoer zal plaats hebben. Het hulpmiddel hiertegen gewoonlijk aangevoerd, namelijk afgifte door het departement van financiën van tijdelijke zeebrieven [3]), die bij aankomst hier te lande worden ingetrokken, mist allen wettelijken grondslag, daargelaten de moeite, kosten en oponthoud daarmede gewoonlijk verbonden. Op het voorbeeld der Engelsche wetgeving stelde de Regee-

---

[1]) Wegens overtolligheid dezer woorden zou men alleen „Nederlanders" kunnen lezen. *Antwoord der Kamer van Koophandel en Fabrieken te Groningen van* 18 April 1865.

[2]) In plaats van „ingezetenen of vreemdelingen" ware het duidelijker te lezen „aan ingezetenen, d. i. aan personen" enz. Zooals de redactie thans luidt wordt toch 1°. het begrip van *ingezeten* tegenover dat van *vreemdeling* gesteld, hetwelk klaarblijkelijk het doel dier uitdrukking niet is; 2°. heeft het den schijn, alsof *ingezeten zijn* nog iets anders beteekent dan *ergens zijn woonplaats hebben. Antwoord der Kamer van Groningen.*

[3]) Resolutie van den minister van financiën van 24 Maart 1851, voorkomende in de *Staats-courant* van 25 Maart daaraanvolgende.

ring voor in de nieuwe wet een bepaling op te nemen, waarbij aan de Nederlandsche consuls de bevoegdheid werd gegeven, om, bij aankoop van vreemde schepen voor Nederlandsche rekening, aan de nieuwe verkrijgers of hunne gemachtigden op beëedigde verklaring een certificaat van eigendomsovergang uit te reiken. Aan dit certificaat zou alsdan voor zekeren tijd het recht verbonden zijn, om de Nederlandsche vlag te voeren; ook zou het, na expiratie van den daarin vermelden tijd, door den betrokken Nederlandschen consul, zoo noodig na een tweede beëediging, voor gelijken tijd kunnen worden vernieuwd. Bij de eerste aankomst van het schip in een Nederlandsche of koloniale haven zou het certificaat terstond moeten vervallen en alsdan op de gewone wijze in de verkrijging van een zeebrief door den eigenaar moeten worden voorzien. Door zulk een maatregel zouden, volgens het oordeel der Regeering, niet alleen de bovengenoemde bedenkingen zijn opgeheven, maar zou ook de overbrenging van het schip naar Nederland in vele gevallen geheel achterwege kunnen blijven. De bescherming der Nederlandsche vlag zou alsdan ook binnen het bereik dier schepen vallen, wier charter of inrichting niet gedoogde ze naar ons land over te voeren. En dat er eindelijk behoefte aan soortgelijke bepalingen bestond, was reeds door Nederlandsche handelaren in China ondervonden, waar voor de kust- en riviervaart bij voorkeur stoombooten van klein charter worden gebruikt.

3^{0}. Een derde punt betrof de eedsformulieren.

Volgens die formulieren moeten de nieuwe verkrijgers, in geval van aankoop, ter bekoming van een zeebrief niet alleen de verklaring afleggen, dat het schip op dat oogenblik uitsluitend aan hen toebehoort, maar ook, „dat aan niemand anders, veelmin aan eenig buitenlander eenig aandeel of intrest in het voorschreven schip is gereserveerd, beloofd of naderhand verrekend zal worden.”

Voor het beöogde doel kwam der Regeering intusschen de

zekerheid voldoende voor, dat het schip op het oogenblik der aanvrage aan de vereischten, om een zeebrief te verkrijgen, beantwoordde. Wat de nieuwe verkrijger voornemens was later met zijn schip te doen, scheen haar daarvoor ten eenenmale onverschillig, mits slechts de noodige voorzorgen werden genomen, dat er in geval van geheelen of gedeeltelijken eigendomsovergang van het afgegeven certificaat geen misbruik werd gemaakt. De woorden „beloofd of naderhand verrekend zal worden" zouden daarom kunnen worden weggelaten, waartoe te meer termen bestonden, sints de ondervinding had geleerd, dat zij sommige handelsoperatiën in den weg stonden.

4°. Het weglaten van de voorschriften omtrent de Turksche paspoorten, als zijnde deze reeds geruimen tijd in onbruik geraakt.

De Kamers van Koophandel en de Handelmaatschappij waren het omtrent dit laatste punt geheel met de Regeering eens. Wat betrof de drie eerste punten liepen hare gevoelens nog al zeer uiteen. Wij zullen deze thans alle kortelijk en naar de in het voorstel voorkomende volgorde vermelden.

1°. De Kamer van Groningen wenschte het toekennen der Nederlandsche vlag alleen afhankelijk te stellen van de vraag, of de onderneming onder de bescherming staat onzer wet. En dit zou het geval zijn, wanneer de eigenaar, hetzij slechts één, hetzij een vereeniging van eigenaren, d.i. een vennootschap eigenaar is, hier te lande is gevestigd. Zag men er geen bezwaar in, gelijk in het voorstel der Regeering, om aan naamlooze vennootschappen een zeebrief te verleenen, dan zouden ook de aandeelen der hier te lande gevestigde reederijen aan vreemden kunnen toebehooren, zoodat art. 3 dan aldus zou kunnen luiden: „Als Nederlandsche schepen worden beschouwd alle zeeschepen, waarvan de eigenaar of de reederij hier te lande is gevestigd."

Zoodoende zou de groote menigte, door de thans bestaande wet gevorderde eeden worden weggenomen. Immers een eeds-

aflegging zou dan niet meer noodig zijn. Men zou alleen met de overlegging van het bewijs, dat de reederij of de eigenaar hier te lande was gevestigd, kunnen volstaan, waarvoor alsdan een extract uit het bevolkings-register, het reederij-contract of dat der vennootschap voldoende zouden zijn.

Het gevolg van dit alles zou wezen, dat vreemde reederijen naar ons vaderland zouden worden gelokt en dat ook door het aanleggen van vreemde kapitalen in onze scheepsondernemingen de welvaart van scheepsbouw en scheepvaart zou worden bevorderd.

Er kon echter, volgens het gevoelen der Kamer, één bezwaar zijn in tijden van oorlog. Men zou nl. de schepen van een in oorlog zijnden staat door verplaatsing der reederij naar ons land en de betaling der naturalisatie-kosten voor Nederlandsche kunnen doen doorgaan. Onze verhouding tot andere mogendheden maakte dit niet wenschelijk. Om dit derhalve te voorkomen, wilde zij bij wijze van exceptie hebben bepaald:

„Aan schepen, tot dusverre gevaren hebbende onder de vlag van een vreemden staat, zal, wanneer die staat in oorlog is, geen Nederlandsche zeebrief worden verleend, tenzij het blijke niet alleen, dat de eigenaar of de reederij hier te lande is gevestigd, maar dat het schip werkelijk aan Nederlanders toebehoort."

De Kamer van Amsterdam, die, wat betrof de toelating van reederijen en vennootschappen, het gevoelen der Kamer van Groningen deelde, wilde verder, dat de boekhouders Nederlanders of ingezetenen van het rijk en steeds hier gevestigd moesten zijn, daar de uitdrukking „of althans de gezamenlijke eigenaars aldaar behoorlijk vertegenwoordigd" aanleiding tot misbruik kon geven.

Volgens haar kwam ook bij de vraag naar de nationaliteit van het schip niet de nationaliteit van den eigenaar in aanmerking, maar hing deze af van de plaats, waar het schip is gedomiciliëerd, waar de zetel der reederij is en vanwaar de handelingen van

het schip worden bestuurd. Het beginsel, dat elk eigendom, 'twelk in Nederland overgebracht en onder de bescherming der Nederlandsche wet is gesteld, Nederlandsch eigendom is, moest ook op den eigendom van Nederlandsche schepen worden toegepast.

De onbeperkte toelating van naamlooze vennootschappen werd door de Kamer van Rotterdam niet geheel zonder gevaar geacht. Het zou toch bij de uitbreking van een oorlog tot moeilijkheden kunnen leiden, wanneer zulke vereenigingen alhier werden opgericht geheel met vreemd kapitaal en blijkbaar alleen, om aan schepen, wier vlag onveilig was geworden, de Nederlandsche te verschaffen. Naar haar gevoelen was het hierom raadzaam te bepalen, dat de naamlooze vennootschappen niet slechts hier gevestigd moesten *zijn, maar* dat zij bij de aanvrage der Nederlandsche vlag het bewijs zouden moeten overleggen, dat de aandeelen, die dan op naam moesten zijn, aan Nederlanders toebehoorden en zouden blijven toebehooren. Dat het kleinste deel aan vreemden toebehoorde, zou geen bezwaar opleveren en — gaf men dit toe — dan zou diezelfde bepaling ook bij reederijen kunnen worden aangenomen.

De Kamer van Dordrecht was van oordeel, dat niet alleen Nederlanders, maar ook vreemdelingen of niet-ingezetenen des rijks eigenaren of medeëigenaren van Nederlandsche schepen moesten zijn, met dien verstande, dat de boekhouder of de boekhouders Nederlanders, binnen het rijk in Europa of zijne bezittingen in andere werelddeelen gevestigd en stemgerechtigde aandeelhouders moesten zijn. Het scheen haar noch billijk, noch op redelijke gronden verdedigbaar, om tusschen het rijk in Europa en zijne koloniën of bezittingen in andere werelddeelen een onderscheiding ten voordeele van het eerste met uitsluiting van de laatste te maken, naardien beide stonden onder dezelfde regeering en er door de vestiging in het eene of in de andere niet het minste verschil in den staat

van Nederlander of Nederlandseh onderdaan werd te weeg gebracht.

Haar beginsel omschreef zij aldus:

„Als Nederlandsche schepen in den zin dezer wet worden beschouwd: Alle schepen, waarvan de boekhouder of boekhouders geboren of genaturaliseerde Nederlanders, binnen het rijk in Europa of zijne koloniën en bezittingen in andere werelddeelen gevestigd en stemgerechtigde aandeelhouders zijn.

Alle vreemdelingen of niet-ingezetenen des rijks of van zijne koloniën en overzeesche bezittingen, die aandeelhouders zijn, worden geacht bij den boekhouder woonplaats te hebben gekozen."

De Handelmaatschappij liet zich, na een korte uiteenzetting van de vroeger hier te lande geldende bepalingen en van die, welke in sommige andere staten tegenwoordig van kracht zijn, omtrent het thans behandelde punt in den volgenden zin uit:

„Na deze uiteenzetting kan het onzes inziens niet twijfelachtig zijn, of hetzelfde stelsel, dat bij de vreemde mogendheden ten aanzien der nationaliteit van de schepen voorzit, moet ook door de Nederlandsche wetgeving worden gehuldigd en moet — geheel afgescheiden van de vraag, of de schepen binnens- of buitenslands zijn gebouwd — het uitsluitend criterium zijn, dat de schepen aan Nederlanders toebehooren, hetgeen echter in Nederland gevestigde vennootschappen en, onder het na te noemen voorbehoud, ook reederijen in zich sluit."

„Tusschen reederijen en vennootschappen bestaat volgens de wet een kenmerkend onderscheid. De reederij is slechts als een gemeenschap, niet als een corporatie aan te merken en, van dit stelsel uitgaande, is het onzes inziens alleszins voldoende, dat de meerderheid der reeders — wier besluiten de minderheid kunnen binden — uit Nederlanders zijn samengesteld. De vennootschap daarentegen ontleent hare nationaliteit uit

den aard der zaak niet aan het nationaal karakter harer deelhebbers, maar aan hare oprichting en vestiging in Nederland overeenkomstig de daarop betrekkelijke wetsbepalingen."

„Door Uwe Excellentie (de minister van financiën G. H. BETZ) wordt alleen van naamlooze vennootschappen melding gemaakt en, althans te oordeelen naar de laatstelijk aangewende pogingen tot oprichting van maatschappijen voor scheepsbouw en scheepvaart, zal deze vorm wellicht door velen boven de andere of boven de reederij worden verkozen; maar nogtans zien wij hierin geene voldoende beweegredenen, om de andere vormen van vennootschap, als die onder eene firma en de commanditaire societeit — hetzij met of zonder aandeelen — van de bevoegdheid uit te sluiten, om voor de verkrijging van zeebrieven als Nederlander te worden aangemerkt."

„In elk geval zal, hetzij de boekhouder der reederij, hetzij het bestuur der vennootschap, in Nederland moeten zijn gevestigd. De bepaling, dat de eigenaars in Nederland behoorlijk moeten vertegenwoordigd zijn, mist de noodige volledigheid en opent de deur van misbruiken, welke niet mogen worden in de hand gewerkt."

„Onze zienswijze resumeerende komen wij tot de slotsom, dat bij de wet als criterium voor het bekomen van Nederlandsche zeebrieven moet worden vastgesteld, dat de schepen het eigendom zijn van:

a. Nederlanders of daarmede volgens het B. W. gelijk gestelde personen, waar ook verblijf houdende, mits in Nederland domicilie kiezende;

b. Reederijen, waarvan de meerderheid uit Nederlanders bestaat en de boekhouder in Nederland gevestigd is;

c. Vennootschappen, opgericht in Nederland en wier zetel aldaar gevestigd is."

„Ons blijft nog over te ontwikkelen, om welke reden wij de ingezetenen der koloniën niet, overeenkomstig het door Uwe Excellentie aangegeven denkbeeld, in deze reeks opne-

men, daar hetgeen door ons werd aangevoerd tegen de toelating van vreemdelingen in geenen deele van toepassing is op de bewoners der overzeesche bezittingen, die met zoo nauwe banden aan ons zijn gehecht."

„Onze uitsluiting heeft dan ook een anderen grond en rust alleen hierop, dat, welke voorrechten men ook aan de ingezetenen der koloniën in het belang hunner scheepvaart zou wenschen toe te kennen, zij geenszins, als zoodanig, tot het bekomen van Nederlandsche zeebrieven kunnen in aanmerking komen. Door toch aan de ingezetenen der Nederlandsche koloniën, met opzicht tot het bekomen van zeebrieven, de rechten van Nederlanders toe te kennen, zou te hunnen aanzien een uitzondering worden gemaakt, geheel in strijd met de wetgeving op andere punten. Ingezetenen der koloniën zijn *óf* Nederlanders en dan kunnen zij op de hun uitsluitend toebehoorende schepen, mits in Nederland domicilie kiezende, de Nederlandsche vlag voeren, *óf* geen Nederlanders en dan hebben zij hoogstens aanspraak op de koloniale vlag. Er bestaan dan ook onzes inziens geene termen, om in de nieuwe wet van de ingezetenen der koloniën als van een afzonderlijke klasse melding te maken, doch wij zien niet in, dat dit voor hen een terugzetting met zich brengt, wanneer althans de wet van het hierboven aangegeven stelsel uitgaat. Eensdeels toch bestaat door de toelating van in Nederland gevestigde vennootschappen tot het bekomen van Nederlandsche zeebrieven en de bepaling, dat slechts de meerderheid der reeders Nederlanders behoeven te zijn, ruime gelegenheid voor de niet-Nederlanders in onze koloniën, om in die vennootschappen en reederijen deel te nemen; anderdeels behoeft niets de Regeering te beletten, de koloniale wetgeving ten aanzien der zeebrieven, die, blijkens het Reglement op de zeebrieven en jaarpassen in Ned.-Indië den 15 Dec. 1858 uitgevaardigd (Stbl. van Ned.-Indië n°. 134), nu reeds in sommige opzichten veel vrijgeviger is dan de Nederland-

sche [1]), zooveel mogelijk met de nieuwe wetgeving in overeenstemming te brengen, als wanneer alle ingezetenen der koloniën, die daartoe in de termen vallen, de schepen, die zij bezitten of wenschen in te koopen en te doen aanbouwen, onder koloniale vlag kunnen brengen of daartoe associatiën vormen."

2°. Over het algemeen konden zich de Kamers van koophandel wel met het onder dit n°. vermelde voorstel van de Regeering vereenigen.

De Handelmaatschappij merkte dienaangaande het volgende op:

„Het verleenen der bevoegdheid aan de Nederlandsche consuls, om bij aankoop voor Nederlandsche rekening van vreemde schepen binnen den kring van hun ressort certificaten wegens bedoelden eigendomsovergang af te geven, hetgeen in den vorm van voorloopige zeebrieven zou kunnen geschieden, komt ons alleszins doeltreffend voor, en door die bevoegdheid niet tot de consuls te beperken, maar haar ook aan de vertegenwoordigers van het Nederlandsch gezag in de koloniën te ver-

---

[1]) Ook de Kamer van Amsterdam wenschte op grond van art. 3 van dit reglement de woorden, „of in zijne bezittingen in andere werelddeelen" te zien wegvallen. Genoemd art. luidt aldus: „Voor ingezetenen van Nederlandsch-Indië worden, ten aanzien van het verkrijgen van zeebrieven en jaarpassen gehouden, behalve de inboorlingen des lands, allen, hetzij Europeanen en daarmede gelijk gestelde personen, hetzij Oostersche vreemdelingen, die zich, na schriftelijke vergunning binnen Nederlandsch-Indie hebben gevestigd en aldaar gedurende ten minste één jaar onafgebroken hunne woonplaats hebben gehad; latere tijdelijke afwezigheid doet de hoedanigheid van ingezetenen niet verloren gaan.

Als eigenaar van Nederlandsch-Indische schepen of vaartuigen kunnen mede worden toegelaten:

a. Nederlandsche onderdanen, buiten Nederlandsch-Indië gevestigd;

b. Naamlooze vennootschappen, in Nederlandsch-Indië gevestigd, of in Nederland dan wel in een van de koloniën of bezittingen van het rijk buiten Nederlandsch-Indië gevestigd.

In elk geval moeten de eigenaren in Nederlandsch-Indië behoorlijk vertegenwoordigd, en moet de boekhouder van het schip of vaartuig in Nederlandsch-Indië gevestigd zijn."

leenen, zal voorzeker de Nederlandsche scheepvaart nog meer worden geriefd. Aan het vorderen van beëedigde verklaringen in deze, hechten wij om na te noemen redenen geene groote waarde, maar het zal niet moeilijk zijn andere maatregelen uit te denken, geschikt om misbruiken te voorkomen, waaronder ook deze zal kunnen behooren, dat de zeebrieven slechts voor een beperkten tijd, in verband met de voorgenomen reis worden uitgegeven. Tijdelijk in het buitenland gevestigde Nederlanders, die het voeren der Nederlandsche vlag op hun toebehoorende schepen wenschen te bestendigen, zullen in Nederland het noodige hebben te verrichten, om aldaar een definitieven zeebrief te bekomen."

„Overigens is het zeker de bedoeling niet slechts in het geval van aankoop voor Nederlandsche rekening van onder vreemde vlag varende schepen te voorzien, maar ook in dat van aankoop van in den vreemde op stapel staande schepen en van aanbouw in een vreemde haven voor Nederlandsche rekening. Zoodra toch de aanbouw voor Nederlandsche rekening geschiedt, ligt het in den geest van het beginsel, dat wij voorstaan, dat de eigenaar zoodra mogelijk het voordeel hebbe van een Nederlandschen zeebrief en zijn schip onder de nationale vlag naar Nederland of elders kunne uitklaren."

De Kamer van Rotterdam zeide hieromtrent:

„Wij zouden dit inderdaad een verbetering achten, te meer daar zelfs de tegenwoordige wijze van handelen, het geven van tijdelijke zeebrieven, alleen door de noodzakelijkheid is ingevoerd en eigenlijk allen wettelijken grondslag mist."

„Het komt ons echter voor, dat dit alleen voor landen buiten Europa noodig zou zijn. Wordt in Europa een schip aangekocht, dan kan de reederij gemakkelijk den zeebrief aan het departement van financiën aanvragen, hetwelk dien aan den consul ter uitreiking aan den schipper kan toezenden."

„De betaling der rechten meenen wij, dat in ieder geval steeds hier door de reederij zal moeten geschieden; de vast-

stelling der waarde van het schip tot bepaling dier rechten zou echter in de haven, waar het schip ligt, door deskundigen, door den consul te benoemen, moeten geschieden."

De Kamer van Dordrecht meende, dat hierin gevoegelijk op de volgende wijze zou kunnen worden voorzien:

„Aan de gezanten en consuls-generaal de macht te verleenen, om bij aankoop van schepen buitenslands aan de Nederlandsche verkrijgers een certificaat in duplo volgens vast te stellen model af te geven, hetwelk voor een daarin vermelden tijd van kracht zal zijn. Deze te bepalen tijd zoude langer of korter moeten wezen, naarmate van den afstand der woonplaats des boekhouders, d. i. de zetel der reederij."

„Op het duplicaat van dit certificaat, hetwelk door de zorg van den gezant of consul-generaal, die het heeft afgegeven, aan den boekhouder wordt toegezonden, wordt aan dezen op de bij de wet te bepalen wijze en onder de daarbij vast te stellen voorwaarden, den zeebrief voor het aangekochte schip uitgereikt."

„Indien de termijnen van den duur van het certificaat niet te kort genomen worden, is er geen bezwaar in te bepalen, dat het schip, om de Nederlandsche vlag te mogen blijven voeren, bij de expiratie daarvan van den zeebrief moet voorzien zijn."

De Kamer van Groningen wenschte, om misbruiken te voorkomen, aan de Nederlandsche consuls geene bevoegdheid ter uitreiking van tijdelijke zeebrieven te verleenen, terwijl ook de Kamer van Amsterdam daarin eenige wijzigingen wenschte te brengen.

3°. Van het gevoelen der Kamer van koophandel van Groningen omtrent dit punt hebben wij reeds melding gemaakt. Ook de Kamers van Amsterdam en Rotterdam wenschten den eed te zien afgeschaft en vervangen door een verklaring van den boekhouder. Die van Dordrecht oordeelde, dat het voldoende zou wezen den boekhouder te doen beëedigen, dat hij

de bij de wet voorgeschreven vereischten bezit, om een Nederlandsche reederij te vertegenwoordigen.

Tegen het voorstel der Regeering werd door de Handelmaatschappij aangevoerd, dat het eedsformulier buitendien nog de verklaring inhield, „dat op het schip door geen buitenlander eenig geld is geschoten.”

„En nu moge het volkomen waar zijn, zoo luidde het verder in haar antwoord, dat bij aanbouw voor rekening van vreemden gerust voorschotten kunnen worden aangenomen, daar die aan den vreemdeling het eigendomsrecht niet verzekeren, hieruit volgt nog in geenen deele de bevoegdheid, om bij de eedsaflegging die voorschotten aan te merken als niet te zijn ontvangen. Daar nu de bevoegdheid, om voorschotten aan te nemen, niet slechts groote waarde heeft voor de betrokken partijen hier te lande, maar het gemis derzelve in de meeste gevallen een hinderpaal tegen de aanneming of uitvoering der orders zijn zou, behoort onzes inziens ook op dit punt het eedsformulier te worden gewijzigd.”

„Maar wij strekken onze wenschen verder uit en zouden alle eedsaflegging ter bekoming van zeebrieven willen zien wegvallen. De vraag, of een schip Nederlandsch eigendom is, behoort het voorwerp te zijn van administratief onderzoek, maar is geenszins een geschilpunt, dat bij de rechterlijke macht te huis behoort. De tusschenkomst der rechtbank, bij de wet voorgeschreven, is dan ook ontaard in een ijdele formaliteit, zoo zij dit niet immer geweest is, en levert geenszins de bij art. 7 der wet beöogde waarborgen tegen meineedige verklaringen, die, naar het algemeen gerucht te oordeelen, slechts al te veel plaats vinden. In Engeland wordt het certificate of registry uitgereikt, nadat de inschrijving in het register is volbracht, en zijn alle documenten voor die inschrijving vereischt onbeëedigd.”

„Een schriftelijke verklaring van den eigenaar, den boekhouder der reederij of de bestuurders der vennootschap, welke

omtrent de uitrusting en wat dies meer zij de noodige gegevens behelst, en waarbij, in verband met de wetsbepalingen, de vereischte verbindtenissen worden aangegaan, gestaafd door de noodige bewijzen van eigendomsrecht, zal op voldoende wijze de thans gebruikelijke formaliteiten kunnen vervangen, welke trouwens, voor zooveel den gezagvoerder betreft, reeds in onbruik schijnen te zijn geraakt."

Ziedaar de door de Handelmaatschappij en de Kamers van koophandel uitgebrachte meeningen.

Wij zullen thans die punten nagaan, waarop ter gelegenheid dezer adviezen mede de aandacht der Regeering werd gevestigd.

Zoo werd door de Kamer van Groningen tot haar de vraag gericht, onder welke vlag de hier te lande voor buitenlandsche rekening gebouwde schepen de plaats hunner bestemming *moesten* bereiken. Ook door de Handelmaatschappij werd dit punt in den volgenden zin ter sprake gebracht: „Wordt op de aangegevene wijze voor de reederijen de aanbouw van schepen in den vreemde gemakkelijk gemaakt, er bestaat evenzeer een middel, om den bouw van schepen hier te lande voor rekening van vreemden te bevorderen, en wij vinden dit in de afgifte van zeebrieven voor een bepaalde reis. Wij achten het geene te groote vrijgevigheid, om, wanneer dit rijk en zijne ingezetenen de niet onbelangrijke voordeelen hebben genoten, aan den bouw en de uitrusting van een schip verbonden, aan zoodanig vaartuig ook het voorrecht toe te kennen van onder Nederlandsche vlag ons land te kunnen verlaten; wanneer slechts zorg worde gedragen, dat dit recht tot een enkele reis zij beperkt, en dat van den Nederlandschen zeebrief geen misbruik worde gemaakt."

„Het ligt echter volstrekt niet in onze bedoeling zoodanige bepaling wettelijk verbindend te maken in dien zin, dat elk buitenlander, die hier bouwen laat, haar in zijn belang kunne inroepen. Integendeel moet het altijd in zekere mate een

gunstbetoon of beter gezegd een faciliteit blijven, welke de Regeering bij de wet gemachtigd wordt te verleenen telkens, wanneer daartoe naar hare meening voldoende termen bestaan."

„De eigenlijk gezegde bescherming van den Nederlandschen scheepsbouw behoort grootendeels reeds tot de geschiedenis en zal misschien weldra geheel ophouden. In zoover die bescherming in strijd was met de algemeene belangen van handel en scheepvaart, kunnen wij dit niet betreuren. Maar evenzeer als de Regeering reeds door een vrijgevig tarief voor de scheepsbouwmaterialen en op andere wijze tracht de belemmeringen op te heffen, welke de ontwikkeling van deze voor ons land zoo eigenaardige en belangrijke industrie in den weg staan, doe zij ook in de wetgeving op de zeebrieven van deze goede gezindheid blijken en bevordere daardoor, zooveel dit mogelijk is, den bloei onzer scheepstimmerwerven."

„Op de bovengemelde motieven nemen wij de vrijheid Uwe Excellentie in overweging te geven, in het nieuwe wetsontwerp een artikel op te nemen, de strekking hebbende, dat in bijzondere gevallen ook aan in Nederland gebouwde of uitgeruste schepen zeebrieven voor een bepaalde reis kunnen worden afgegeven; terwijl hetgeen thans bij art. 15 aangaande de vernietiging van den zeebrief is bepaald daarbij zou kunnen worden opgenomen."

Aan dit door de Handelmaatschappij ook reeds vroeger uitgedrukte verlangen is dan ook door de wet van 11 Juni 1866 (Stbl. n°. 138) [1]) voldaan.

---

[1]) Wij WILLEM III, enz.

Alzoo Wij in overweging genomen hebben, dat wettelijke bepalingen worden vereischt omtrent het verleenen van vergunning tot het tijdelijk voeren der Nederlandsche vlag;

Zoo is het, dat Wij den Raad van State gehoord en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goed vinden en verstaan bij deze:

Art. 1. Wij behouden Ons voor, om, onder de noodige waarborgen tegen misbruik, vergunning te verleenen tot het tijdelijk voeren der Nederlandsche vlag

In haar memorie van toelichting maakte de Regeering bekend, dat er reeds een voordracht ter herziening van de wet van 1819 in bewerking was en dat deze waarschijnlijk binnen kort aan de Staten-Generaal zou kunnen worden aangeboden. In afwachting der indiening van bedoelde voordracht, meende zij echter reeds dadelijk in één gewichtig punt te moeten voorzien en wel de verleening van vergunning tot het tijdelijk voeren der Nederlandsche vlag, daar er aan een zoodanige bepaling dringende behoefte bestond [1]). Ook in het eindverslag der commissie van rapporteurs werd op een spoedige herziening der wet van 1819 aangedrongen. Men oordeelde, dat zij in zeer vrijgevigen zin mocht geschieden, daar handel en scheepvaart boven alles behoefte hadden aan de opruiming van de belemmeringen, die nog aan hare volledige vrijheid in den weg stonden [2]).

Ten slotte nog deze opmerking.

Gelijk wij in het voorgaande hoofdstuk gezien hebben (pag. 163), was de heffing van het bij de wet van 1850 op 4 pCt. der waarde gestelde registratierecht bij de wet van 15 Aug. 1862 tot 2 pCt. verminderd.

De Kamer van Rotterdam liet zich in haar missive daaromtrent in den volgenden zin uit:

„Wij meenen deze gelegenheid niet voorbij te mogen laten gaan, zonder aan te dringen, om het registratierecht van 2 pCt., gelijk dat thans bij het tarief is bepaald, op te heffen. Voor onzen scheepsbouw toch is deze bescherming wel niet meer

---

vlag door zeeschepen, hier te lande voor buitenlandsche rekening gebouwd, ten einde die schepen regtstreeks naar de plaats hunner bestemming kunnen worden overgevoerd.

Art. 2. Deze wet wordt binnen een jaar na hare dagteekening herzien, bij gebreke waarvan zij geacht wordt te zijn vervallen.

Lasten en bevelen enz.

Gegeven te 's Gravenhage, den 11den Junij 1866. WILLEM.

1) *Bijlagen*, 1865—1866, pag. 1379.

2) *Bijlagen*, 1865—1866, pag, 1436.

noodig, aan den staat brengt het recht weinig op, doch voor onze reeders, vooral voor stoomboot-ondernemingen is het een zeer onbillijke last, waardoor zij zeer bepaald bij vreemden ten achter staan. Wil men bijv. hier ter stede een stoomboot-onderneming op Engeland oprichten en koopt men daartoe buitenslands de noodige vaartuigen aan, dan moet men deze rechten, om de schepen onder onze vlag te brengen, voldoen, terwijl de Engelsche maatschappij, met welke men concurreert en die hier in alles met onze reederijen gelijk staat, deze belasting niet verschuldigd is."

Ook de Kamer van Amsterdam wenschte art. 2 van de wet van 8 Aug. 1850 en art. 23 van die van 15 Aug. 1862, als behelzende een bescherming van den Nederlandschen scheepsbouw, te zien weggelaten.

§ II.

Besluit.

Door de wet van 1850 is opgeheven het vereischte, dat een schip hier te lande moet gebouwd zijn. Men zal daarop wel nimmer terugkomen.

Meer moeilijkheid baart ons het andere, thans eenige vereischte.

De bestaande toestand weert het gebruik van buitenlandsch kapitaal in onze scheepsondernemingen. Daarin moet worden voorzien en wel in zeer vrijgevigen zin. De gelegenheid ter verkrijging van zeebrieven moet dus ruimer gesteld worden.

Men is hierin echter niet vrij. De oorlog stelt hier grenzen. Daarop houde men dus het oog gericht.

Voor vredestijd kan dit punt geene groote moeilijkheden meer opleveren, daar reeds vrij algemeen het beginsel is aangenomen, dat de nationaliteit der koopvaardijschepen naar de bepalingen der wetgevingen van de afzonderlijke staten moet worden beoordeeld en als zoodanig geëerbiedigd.

Deze stelregel geldt echter niet in oorlog. Nog altijd matigen zich de oorlogvoerende partijen het recht aan, om aan de neutralen de voorwaarden voor te schrijven, onder welke hunne schepen als nationaal zullen worden erkend. De vrees, dat door een neutrale vlag eenig vijandelijk eigendom wordt gedekt en zoodoende aan de confiscatie onttrokken, heeft tot nu toe het reeds in vrede geldend beginsel nog niet in tijd van oorlog kunnen doen zegevieren.

Men trachtte dus de bepalingen voor de nationaliteit der koopvaardijschepen zooveel mogelijk zóó te stellen, dat onze vlag ook bij het uitbreken van een oorlog hetzelfde vertrouwen blijve genieten, waarover zij zich in vrede algemeen mag verheugen.

En welk moet dan het beginsel zijn, waarop de nationaliteit onzer koopvaardijschepen dient te rusten?

Het natuurlijkste komt mij deze opvatting voor, dat de onderneming moet geplaatst zijn onder de bescherming onzer wet. Dit zal het geval zijn, wanneer het schip hier te lande t'huis behoort, wanneer het hier zijn woonplaats (Heimathshafen, registerhaven) heeft.

Een andere vraag is het echter, of er nog iets anders vereischt wordt, om aan een schip de nationaliteit te verleenen. Algemeen is men van oordeel, dat daarbij bovenal op de hoedanigheid der eigenaars dient gelet te worden. Men zal daarbij van twee beginselen kunnen uitgaan, nl. óf het domicilie óf de nationaliteit der eigenaars tot vereischte stellen.

Raadplegen wij, om deze vraag te beantwoorden, allereerst de bestaande wet. Wanneer men deze nauwkeurig analyseert, dan ziet men duidelijk, dat zij het meeste gewicht legt op het ingezetenschap, niet op het Nederlanderschap d. i. de nationaliteit van den eigenaar. In de wetgevingen der meeste andere staten daarentegen staat, gelijk men in het tweede hoofdstuk kan zien, de nationaliteit van den eigenaar op den voorgrond. De practijk der prijsgerichten leert ons we-

der, dat het domicilie van den eigenaar hier den doorslag geeft [1]).

Ook wij meenen niet alleen op dezen grond, dat nl. daarop in oorlogstijden door de prijsgerichten het meeste gewicht wordt gelegd, maar ook uit een algemeen oogpunt ons voor het ingezetenschap der eigenaren, als criterium van de nationaliteit der zeeschepen, te moeten verklaren.

Immers is het voeren der vlag niet de uitoefening van een politisch of burgerschapsrecht, maar een zaak van koophandel. Is het dus niet rationeel, aan allen, die door hun ingezetenschap aanspraak hebben op de bescherming van den Nederlandschen staat, dat recht te verleenen?

Het komt ons echter voor, dat men als ingezetenen moet beschouwen hen, die ten minste één jaar hun vaste woonplaats binnen het rijk hebben gehad; in dit opzicht zal het voetspoor der bestaande wet kunnen worden gevolgd.

Een geheel vrije toelating toch van vreemdelingen zal er in tijden van oorlog toe kunnen leiden, dat een menigte ondernemingen naar ons land worden overgebracht, alléén met het doel, om onze neutrale vlag te kunnen bezigen tot dek-

---

[1]) De volgende bij ADOLPH SOETBEER voorkomende uitspraak strekt daarvan ten bewijze: „Die positive Gesetzgebung und die Praxis der Prisen-Gerichte der verschiedenen Seemächte weichen hinsichtlich der Bestimmungen, in wie weit das Vorgeben und gewisse Merkmale des neutralen Charakters von Personen, Schiffen und sonstigem Eigenthum keineswegs ausreichen, um die Condemnation ab zu wenden, in einigen Punkten principiell von einander ab; allein in den meisten Beziehungen zeigen die Entscheidungen der Prisen-Gerichte in den wiederkehrenden verschiedenen Fällen und in den verschiedenen Länderen, was die Bedingungen des neutralen Charakters in Kriegszeiten anlangt, eine solche Uebereinstimmung und solchen innern Zusammenhang, das daraus allgemeine völkerrechtliche Grundsätze hervorgehen.

Zunächst gilt als feststehende Regel, dass das gewöhnliche Domicil Jemandes vor Ausbruch des Krieges und der Ort, wo derselbe sein kaufmännisches Geschäft bis dahin betrieben hat, für die Nationalität der Betreffenden in Kriegszeiten im Allgemeinen entscheidend ist." *Sammlung officieller Acten-Stücke. Grundsätze der Prisen-Gerichte in Bezug auf Fragen der Nationalität.* 1855, pag. 21—26; TRAVERS TWISS, *Law of Nations*, Vol. II, pag. 298.

mantel van vijandelijk eigendom. En dit moet worden vermeden.

Op grond der door de Handelmaatschappij aangevoerde motieven meenen wij ons echter tegen een toelating der ingezetenen van de koloniën te moeten verklaren.

Men verleene dus den Nederlandschen zeebrief aan ingezetenen, die alhier hunne onderneming hebben gevestigd, wier schepen alhier t' huis behooren.

Maar is dit voldoende? Wij gelooven het niet. Men geve ook aan reederijen en vennootschappen het recht op het voeren onzer vlag.

In de eerste plaats vordere men wederom daarvoor, dat de onderneming alhier zij gevestigd. Zoo doende toch zal zij onder de bescherming onzer wet staan en het allereerst door ons gestelde vereischte zijn vervuld. Tot meerdere zekerheid voor het geval van oorlog bepale men, dat de meerderheid der reeders alsmede de boekhouder ingezetenen moeten zijn. Voor naamlooze vennootschappen is het vereischte, dat de meerderheid der aandeelhouders ingezetenen zijn, niet noodig, daar deze uit den aard der zaak hare nationaliteit ontleenen aan hare oprichting en vestiging hier te lande. En dat verder het bestuur der vennootschappen in het algemeen uit ingezetenen moet bestaan, zal o. i. genoegzame precautie tegen misbruiken opleveren en haar ook in oorlogstijden als volkomen nationaal doen erkennen.

Wij meenen dus, dat de nationale vlag kan worden verleend, wanneer een ingezeten eigenaar is van het schip, of de meerderheid der reeders die hoedanigheid bezitten, of dit met het bestuur eener vennootschap het geval is. Een andere vraag is het echter, of men ook aan Nederlanders, die geene ingezetenen zijn dit recht zal verleenen. Een Nederlander kan in den vreemde of in de koloniën wonen, doch eigenaar zijn, geheel of ten deele, van ondernemingen hier te lande gevestigd. Op zich zelf kan er geen bezwaar zijn, hier het ingezetenschap niet als een vereischte te beschouwen. Alleen zal

er, wanneer de Nederlander in den vreemde is gevestigd, gevaar bestaan, dat de vreemde prijsrechter volgens de aangenomene jurisprudentie zoodanige onderneming als een vreemde zal beschouwen. Volgens die jurisprudentie toch wordt algemeen aangenomen, dat de nationaliteit van den persoon te dezen opzichte door zijn domicilie bepaald wordt [1]). Wij wijzen op dit bezwaar, zonder de questie uitdrukkelijk te willen beslissen.

Hoe men de zaak echter ook regele, er zullen altijd bezwaren blijven bestaan. Vooral zal dit het geval zijn bij overgang van vijandelijke schepen gedurende den oorlog op neutralen. Dit laatste punt toch heeft in oorlogstijden altijd de meeste bezwaren opgeleverd. De bij de prijsgerichten voorgekomen questiën loopen dan ook meest alle hierover, of de overdracht van schepen *in fraudem belligerentis* heeft plaats gehad.

Een verwisseling der vlag toch doet natuurlijk in zoodanigen tijd spoedig het vermoeden ontstaan, dat er een gesimuleerde koop heeft plaats gehad, hetwelk dan ook maar al te dikwijls geschiedt [2]).

Het is daarom zaak, om er in oorlogstijden zooveel mogelijk op toe te zien, dat door de rechthebbenden op de Nederlandsche vlag geen schijnkoop van vijandelijke schepen worde tot stand gebracht. Ook is het voor den kooper zelven van

---

[1]) PHILLIMORE, *Commentaries upon internat. law*, Vol. II, pag. 603 merkt dienaangaande op: With respect to the nationality of persons, or the question, who are to be considered ennemies or not, the general principle is, that every person is to be considered as belonging to that country, where he has his domicil, whatever may be his native or adopted country." Zie ook TRAVERS TWISS, *the Law of Nations*, Vol. II, pag. 298 vlgd.; Vol. I, pag. 232 vlgd.

[2]) „The assumed right of a belligerent to annul sales of its enemy's ships to neutrals, is founded on the allegation that some of such sales may be simulated and fraudulent." *Opinion of the Attorney General of the United States on the purchase of belligerent ships* etc. bij ADOLPH SOETBEER, *Sammlung* etc. Neue Folge, II, 1855, n°. 182, pag. 11.

het grootste belang de *bona fides* van zijnen koop door de noodige stukken te kunnen bewijzen, waaronder vooreerst de zeebrief, maar dan vooral ook het koopcontract, het bewijs van betaling en andere, in behoorlijken vorm opgemaakt, aanbeveling verdienen [1]).

De aankoop van schepen in den vreemde is vrijgesteld. Wij juichen dezen maatregel zeer toe. Maar zal men daarvan alle vruchten kunnen plukken, dan is het dringend noodzakelijk, dat de formaliteiten, waaronder zoodanige koopen moeten plaats hebben, in stede van die vrijheid te belemmeren en niet aan haar doel te doen beantwoorden, haar integendeel in de hand werken.

De bestaande toestand doet zulks niet.

De Nederlandsche reeder is verplicht, het schip, 't welk hij in den vreemde heeft gekocht, ten einde daarvoor een zeebrief te kunnen verkrijgen, naar ons land over te voeren, om aldaar gemeten te worden. Een hem aangebodene gelegenheid ter bevrachting van zijn schip naar andere landen moet hij dus dikwijls laten voorbijgaan, terwijl hij in de meeste gevallen zijn reis naar ons land in ballast zal moeten ondernemen.

Vereenvoudiging dus dier formaliteiten is dringend noodzakelijk, hetgeen te gemakkelijker zal kunnen geschieden, daar het inkomend recht, hetwelk van de in het buitenland gebouwde of gekochte schepen alhier wordt betaald, niet over

---

[1]) „In respect to the transfers of ennemies ships during war, it is certain that purchases af them by neutrals are not, in general, illegal; such purchases are liable to great suspicion; and if good proof be not given of their validity by a bill of sale and payment of a reasonable consideration, it will materially impair the validity of the neutral claim." PHILLIMORE, *Commentaries upon internat. law*, Vol III, pag. 607. Zie ook hieromtrent TRAVERS TWISS, *the Law of Nations*, Vol. II, pag. 462, 465 en 466 en ADOLPH SOETBEER, *Sammlung* enz., Bd. II, 1855—1856, pag. 13, alwaar het verschil in opvatting dezer zaak van het Fransche, Engelsche en Amerikaansche prijsgerecht duidelijk wordt aangetoond.

den tonneninhoud, maar over de waarde van het schip wordt geheven. Om deze laatste te kunnen constateeren, is het dus alleszins voldoende, dat daaromtrent authentieke documenten worden overgelegd [1]).

Keuren wij derhalve de wijze van heffing af, ook het invoerrecht zelf wenschen wij te zien afgeschaft en wel als een overblijfsel der bescherming, waarvan onze scheepvaart reeds lang genoeg de treurige gevolgen heeft ondervonden.

Wij voegen hieraan nog den wensch toe, dat ook de wet van 1866 bij een herziening van die van 1819 hare bestendiging moge vinden en dat tevens de talrijke eeden worden afgeschaft, van welke reeds eenige in onbruik zijn geraakt en andere veeltijds niet meer aan hunne bedoeling beantwoorden.

Aan de wetgeving eindelijk op de Turksche paspoorten zal ook zeker een eervolle plaats in de geschiedrollen onzer scheepvaartwetgeving worden afgestaan.

---

[1]) *Onze vlag, Handels- en scheepvaartsberigten.* Uitgave van F. C. Stemler te Amsterdam, 1868, no. 5.

Ik leg de pen niet neder, vóór ik aan U, Hoog Geleerde TELLEGEN, openlijk mijn hartelijken dank toebreng voor Uwe vele, mij onontbeerlijke raadgevingen en niet minder voor de welwillende wijze, waarop ik steeds door U in het volvoeren mijner taak werd gesteund.

Wees er van verzekerd, dat geen ijdele formaliteit mij deze woorden deed ter neer schrijven, maar dat Gij immer in mij een dankbaren leerling zult terugvinden.

Dit geldt ook U, Hoog Geleerde PHILIPSE, GRATAMA en DIEPHUIS, aan wie ik zooveel in mijn latere, wetenschappelijke opleiding ben verplicht. Uwe nuttige lessen en wenken hebben liefde voor de rechtswetenschap bij mij aangekweekt. Ontvangt daarvoor mijn welgemeenden dank.

Gij allen eindelijk, die mij den academischen loopbaan tot een even nuttig als aangenaam tijdperk mijns levens hebt gemaakt, Gij zult bij mij in onuitwischbare herinnering blijven.

Gron. 27
April 1868. T. G. H. R.

BIJLAGE.

NORDDEUTSCHER BUND. — Gesetz vom 25. October 1867, betreffend die Nationalität der Kauffahrteischiffe und ihre Befugniss zur Führung der Bundesflagge.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preussen etc. verordnen im Namen des Norddeutschen Bundes, nach erfolgter Zustimmung des Bundesrathes und des Reichstages, was folgt:

§ 1. Die zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmten Schiffe (Kauffahrteischiffe) der Bundesstaaten haben fortan als Nationalflagge ausschliesslich die Bundesflagge zu führen (Art. 54 und 55 der Bundesverfassung).

§ 2. Zur Führung der Bundesflagge sind die Kauffahrteischiffe nur dan berechtigt, wenn sie in dem ausschliesslichen Eigenthum solcher Personen sich befinden, welchen das Bundesindigenat (Art. 3 der Bundesverfassung) zusteht. Diesen Personen sind gleich zu achten die im Busdesgebiet errichteten Actiengesellschaften und Commanditgesellschaften auf Actien, in Preussen auch die nach Massgabe des Gesetzes vom 27 März 1867 eingetragenen Genossenschaften, sofern diese Gesellschaften und Genossenschaften innerhalb des Bundesgebiets ihren Sitz haben und bei den Commanditgesellschaften auf Actien allen persönlich haftenden Mitgliedern das Bundesindigenat zusteht.

§ 3. Für die zur Führung der Bundesflagge befugten Kauffahrteischiffe sind in den an der See belegenen Bundes-

staaten Schiffsregister zu führen. Die Landesgesetze bestimmen die Behörden, welche das Schiffsregister zu führen haben.

§ 4. Das Schiffsregister ist öffentlich; die Einsicht desselben ist während der gewöhnlichen Dienststunden einem Jeden gestattet.

§ 5. Ein Schiff kann nur in das Schiffsregister desjenigen Hafens eingetragen werden, von welchem aus die Seefahrt mit ihm betrieben werden soll (Heimathshafen, Registerhafen).

§ 6. Die Eintragung des Schiffs in das Schiffsregister muss enthalten:

1) den Namen und die Gattung des Schiffs (ob Barke, Brigg u. s. w.);
2) seine Grösse und die nach der Grösse berechnete Tragfähigkeit;
3) die Zeit und den Ort seiner Erbauung, oder wenn es die Flagge eines nicht zum Norddeutschen Bunde gehörenden Landes geführt hat, den Thatumstand, wodurch es das Recht, die Bundesflagge zu führen, erlangt hat, und ausserdem, wenn thunlich, die Zeit und den Ort der Erbauung;
4) den Heimathshafen;
5) den Namen und die nähere Bezeichnung des Rheders, oder, wenn eine Rhederei besteht, den Namen und die nähere Bezeichnung aller Mitrheder und die Grösse der Schiffspart eines Jeden; ist eine Handelsgesellschaft Rheder oder Mitrheder, so sind die Firma und der Ort, an welchem die Gesellschaft ihren Sitz hat, und, wenn die Gesellschaft nicht eine Actiengesellschaft ist, die Namen und die nähere Bezeichnung aller, die Handelsgesellschaft bildenden Gesellschafter einzutragen; bei der Commanditgesellschaft auf Actien genügt statt der Eintragung aller Gesellschafter die Eintragung aller persönlich haftenden Gesellschafter;
6) den Rechtsgrund, auf welchem die Erwerbung des

Eigenthums des Schiffs oder der einzelnen Schiffsparten beruht;

7) die Nationalität des Rheders oder der Mitrheder;

8) den Tag der Eintragung des Schiffs.

Ein jedes Schiff wird in das Schiffsregister unter einer besonderen Ordnungs-Nummer eigetragen.

§ 7. Die Eintragung des Schiffs in das Schiffsregister darf erst geschehen, nachdem das Recht desselben, die Bundesflagge zu führen, und alle in dem § 6 bezeichneten Thatsachen glaubhaft nachgewiesen sind.

§ 8. Ueber die Eintragung des Schiffs in das Schiffsregister wird von der Registerbehörde eine mit dem Inhalt der Eintragung übereinstimmende Urkunde (Certificat) ausgefertigt. Das Certificat muss ausserdem bezeugen, dass die nach § 7 erforderlichen Nachweisungen geführt sind, sowie, dass das Schiff zur Führung der Bundesflagge befugt sei.

§ 9. Durch das Certificat wird das Recht des Schiffs, die Bundesflagge zu führen, nachgewiesen. Zum Nachweis dieses Rechts ist insbesondere ein Seepas nicht erforderlich.

§ 10. Das Recht, die Bundesflagge zü führen, darf weder vor der Eintragung des Schiffs in das Schiffsregister, noch vor der Ausfertigung des Certificats ausgeübt werden.

§ 11. Treten in den Thatsachen, welche in dem § 6 bezeichnet sind, nach der Eintragung Veränderungen ein, so müssen dieselben in das Schiffsregister eingetragen und auf dem Certificate vermerkt werden. Im Fall das Schiff untergeht oder das Recht, die Bundesflagge zu führen, verliert, ist das Schiff in dem Schiffsregister zu löschen und das ertheilte Certificat zurückzuliefern, sofern nicht glaubhaft bescheinigt wird, dass es nicht zurückgeliefert werden könne.

§ 12. Die Thatsachen, welche gemäss § 11 eine Eintragung oder die Löschung im Schiffsregister erforderlich machen, sind von dem Rheder binnen sechs Wochen nach Ablauf des Tages, an welchem er von ihnen Kentniss erlangt hat, der

Registerbehörde zum Zweck der Verfolgung der Vorschriften des § 11 anzuzeigen und glaubhaft nachzuweisen, betreffenden Falls unter Zurücklieferung des Certificats. Die Verpflichtung zu der Anzeige und Nachweisung liegt ob:

1) wenn eine Rhederei besteht, allen Mitrhedern;
2) wenn eine Actiengesellschaft Rheder oder Mitrheder ist, für dieselbe allen Mitgliedern des Vorstandes;
3) wenn eine andere Handelsgesellschaft Rheder oder Mitrheder ist, für dieselbe allen persönlich haftenden Gesellschaftern;
4) wenn die Veränderung in einem Eigenthumswechsel besteht, wodurch das Recht des Schiffs, die Bundesflagge zu führen, nicht berührt wird, dem neuen Erwerber des Schiffs oder der Schiffspart.

§ 13. Wenn ein Schiff, welches gemäss der Bestimmung des § 2 zur Führung der Bundesflagge nicht berechtigt ist, unter der Bundesflagge fährt, so hat der Führer des Schiffs Geldbusse bis zu Fünfhundert Thalern oder Gefängnissstrafe bis zu sechs Monaten verwirkt; auch kann auf Confiscation des Schiffs erkannt werden.

§ 14. Wenn ein Schiff, welches gemäss § 10 sich der Führung der Bundesflagge enthalten muss, weil die Eintragung in das Schiffsregister oder die Ausfertigung des Schiffscertificats noch nicht erfolgt ist, unter der Bundesflagge fährt, so hat der Führer des Schiffs Geldbusse bis zu Einhundert Thalern oder verhältnissmässige Gefängnisstrafe verwirkt, sofern er nicht nachweist, dass der unbefugte Gebrauch der Bundesflagge ohne sein Verschulden geschehen sei.

§ 15. Die im § 14 angedrohte Strafe hat auch derjenige verwirkt, welcher eine nach den Bestimmungen des § 12 ihm obliegende Verpflichtung binnen der sechswöchentlichen Frist nicht erfüllt, sofern er nicht beweist, dass er ohne sein Verschulden ausser Stande gewesen sei, dieselbe zu erfüllen. Die Strafe tritt nicht ein, wenn vor Ablauf der Frist die Ver-

pflichtung von einem Mitverpflichteten erfüllt ist. Die Strafe wird gegen denjenigen verdoppelt, welcher die Verpflichtung auch binnen sechs Wochen nach Ablauf des Tages, an welchem das ihn verurtheilende Erkenntniss rechtskräftig geworden ist, zu erfüllen versäumt.

§ 16. Wenn ein ausserhalb des Bundesgebiets befindliches fremdes Schiff durch den Uebergang in das Eigenthum einer Person, welcher das Bundesindigenat zusteht, das Recht, die Bundesflagge zu führen, erlangt, so können die Eintragung in das Schiffsregister und das Certificat durch ein von dem Bundesconsul, in dessen Bezirk das Schiff zur Zeit des Eigenthumsüberganges sich befindet, über den Erwerb des Rechts, die Bundesflagge zu führen, ertheiltes Attest, jedoch nur für die Dauer eines Jahres seit dem Tage der Ausstellung des Attestes und über dieses Jahr hinaus nur für die Dauer einer durch höhere Gewalt verlängerten Reise ersetzt werden. So lange Landesconsulate noch bestehen, ist zur Ausstellung des Attestes auch der Consul des Bundesstaats befugt, welchem der Erwerber angehört und in Ermangelung eines solchen Consuls, sowie in Ermangelung eines Bundesconsuls, der Consul eines anderen Bundesstaates (Art. 56 der Bundesverfassung).

§ 17. Den Landesgesetzen bleibt vorbehalten, zu bestimmen, dass und welche kleinere Fahrzeuge (Küstenfahrer u. s. w.) zur Ausübung des Rechts, die Bundesflagge zu führen, auch ohne vorherige Eintragung in das Schiffsregister und Ertheilung des Certificats befugt seien.

§ 18. Die in Gemässheit des § 2 zur Führung der Bundesflagge berechtigten Schiffe, welche in Folge der Vorschrift Art. 432 und folg. des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches in das Schiffsregister eines Bundesstaates bereits eingetragen und mit Certificaten behufs Führung der Landesflagge versehen sind, brauchen zur Ausübung des Rechts, die Bundesflagge zu führen, von Neuem in das Schiffsregister

nicht eingetragen und mit neuen Certificaten nicht versehen zu werden.

§ 19. Die landesgesetzlichen Bestimmungen über die Führung der bisherigen Schiffsregister finden auch auf die nach diesem Gesetze zu führenden Schiffsregister Anwendung, soweit sie mit den Vorschriften desselben sich vertragen und unbeschadet ihrer späteren Aenderung auf landesgesetzlichem Wege.

§ 50. Gegenwärtiges Gesetz tritt mit dem 1. April 1868 in Wirksamkeit. Für die Schiffe, welche gegenwärtig die Mecklenburg-Schwerinsche Landesflagge zu führen befugt sind, treten die Vorschriften des § 2 über die Erfordernisse der Nationalität erst am 1. April 1869 in Geltung.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Bundes-Insiegel.

Gegeben Berlin, 25. October 1867.

(L. S.) WILHELM.

Gr. *v. Bismarck-Schönhausen.*

STELLINGEN.

I.

In explicando argumento de solutione unius debiti, a debitore ex pluribus causis facta, fallitur MOLITOR, *Cours de droit Romain*, T. III, § 986, p. 217 i. f. seqq., contendens, si debitor non dixerit, in quam causam solutum vellet imputari, tamen creditorem id semper in causam debitori utilissimam imputare debere, quamvis in ipsa solutione voluntatem suam expresserit.

II.

In lege 31 pr. D. de A. R. D. „justa causa" nihil aliud significat, quam animum dominii transferendi qualicunque negotio vel facto declaratum.

III.

Lex Voconia mulieribus jus succedendi ab intestato ademisse non videtur.

IV.

Art. 383 C. P. (art. 14 3° van de wet van 29 Juni 1854 (Stbl. no. 102)) is niet op spoorwegen toepasselijk.

V.

Mondelinge bedreiging met bevel of voorwaarde, bedoeld in art. 307 C. P., is alleen dán strafbaar, wanneer het voor den bedreigde aannemelijk is, dat de dader werkelijk bedoeld heeft aan zijne bedreiging gevolg te geven.

—

VI.

Voor de toepassing van art. 459 C. P. is één der aldaar opgenoemde nalatigheden voldoende.

VII.

De medeplichtige moet niet dezelfde straf als de dader ondergaan, wanneer de persoonlijke hoedanigheid van den laatsten de misdaad verzwaart.

VIII.

Overspel van de zijde van den man dient even als dat van de zijde van de vrouw te worden gestraft.

IX.

Het is niet de taak van den staat, om de misdadigers te verbeteren.

X.

De volvoering der doodstraf, ten uitvoer gebracht op een schavot, opgericht op een publieke plaats, waardoor echter op de een of andere wijze de executie zelve van den misdadiger aan de oogen van het publiek wordt onttrokken, verdient boven elke andere de voorkeur.

XI.

De vervolging voor een onbevoegden rechter in strafzaken stuit de verjaring.

XII.

In geval hoofdschuldenaar en borg één worden, gaat de borgtocht niet te niet.

XIII.

De erfstelling over de hand, bedoeld bij art. 1020 B. W., verliest haar geöorloofd karakter niet, indien daarbij ook over het wettelijk erfdeel is beschikt.

XIV.

De verkwister zal door de ondervraging te ontgaan, welke bedoeld is bij art. 493 B. W., niet alleen de uitspraak op zijn onder-curateele-stelling niet kunnen verijdelen, maar haar ook niets van haar kracht kunnen ontnemen.

—

XV.

Bij boedelscheiding wordt de rechterlijke autorisatie vereischt tot den verkoop van onroerende goederen, die door meerderen minderjarige erfgenamen mandeelig worden bezeten, zelfs indien de eerstgenoemden en de voogden het onderling eens zijn.

XVI.

De bepaling van art. 107 B. W., 'twelk de huwelijksafkondigingen op zondag verplichtend maakt, verdient geene goedkeuring.

XVII.

Art. 49 B. Rv. is geen voorschrift ter uitvoering van art. 19 B. Rv., maar staat geheel op zich zelf. Ook is het niet van practisch belang ontbloot; veeleer biedt het een vereenvoudiging onzer burgerlijke rechtspleging aan.

XVIII.

De betrokkene, van wien de houder door bedriegelijke middelen de acceptatie van den wissel heeft verkregen, kan op dien grond ook tegenover een lateren houder ontheven worden van zijne verplichting, om te betalen.

XIX.

Ten opzichte van onderhandsche acten, door den gefailleerde geteekend, zijn de curatoren in diens faillissement, met het oog op art. 1917 B. W., als derden te beschouwen.

XX.

De strafwetgevende bevoegdheid, aan den Raad bij art. 161 Gem.w. verleend, is niet enkel beperkt tot de eigenlijk gezegde huishoudelijke verordeningen, bedoeld bij art. 140 der Grondw.

XXI.

De vraag, of een stembureau in strijd handelt met de bepaling van art. 62 der kieswet, wanneer het niet dadelijk na het openen van een stembriefje, maar eerst later, nadat alle stemmen zijn opgenomen, de questie beslist, of een stem aan dezen of genen persoon moet worden toegekend, moet in bevestigenden zin worden beantwoord.

XXII.

De wet van 1 Maart 1815 (Stbl. no. 21) (de zondagswet) dient te worden afgeschaft.

XXIII.

Goedkeuring verdient art. 37 van het ontwerp van wet op op het Hooger onderwijs.

XXIV.

Met art. 134, alin. 2 en 3, van hetzelfde ontwerp kunnen wij ons niet vereenigen.

XV.

De hoegrootheid der bevolking wordt bepaald door de hoeveelheid middelen van bestaan, die aan haar ter beschikking staat.

XXVI.

Uit het getal onecht geborenen kan geen onvoorwaardelijk besluit tot de moraliteit van eenig volk worden afgeleid.

XXVII.

Alles, wat de voortbrenging bevordert en daardoor vraag naar werklieden doet ontstaan, werkt voordeelig op de dagloonen.

INHOUD.

HOOFDSTUK V.

Cut



